Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.



DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XX. Warszawa, 28 lutego 1938 r. Nr 18.

Dziennik niniejszy zawiera przepisy i okólniki dawniejsze.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Budowy i Utrzymania Kolei.

DZIAŁ BUDOWY I UTRZYMANIA KOLEI.

180.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 marca 1937 r. w sprawie zaszeregowania linij kolejowych.

Stosownie do postanowienia, zawartego w § 1 Przepisów projektowania i budowy kolei normalnotorowych użytku publicznego Nr D. 16, zarządzam zaszeregowanie linij kolejowych, eksploatowanych przez P. K. P. do odpowiednich kategoryj według niżej podanego zestawienia.

Z dniem ogłoszenia niniejszego zarządzenia tracą moc obowiązującą wydane w tej sprawie następujące rozporządzenia i zarządzenia Ministra Komunikacji:

1) z dn. 7.II. 1934 r. Nr U. N. V-118/1 (Dz. U. M. K. Nr 6 z 1934 r., poz. 35),

2) z dn. 30.VII. 1935 r. Nr U. N. V-118/1 (Dz. U. M. K. Nr 28 z 1935 r., poz. 146),

3) z dn. 22.IX. 1935 r. Nr U. N. V-118/4 (Dz. U. M. K. Nr 38 z 1935 r., poz. 202).

Nr U. N. V-118/1.

Załącznik do Zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 marca 1937 r. Nr U. N. V-118/1.

1. KOLEJE ZNACZENIA OGÓLNEGO.

a) Pierwszorzędne.

1. Warszawa Główna — Skierniewice — Koluszki — Częstochowa — Ząbkowice — Dąbrowa Górnicza — Sosnowiec — Katowice.
2. Ząbkowice — Maczki — Szczakowa.
3. Koluszki — Widzew — Ostrów Wkp.
4. Karolew — Łódź Kaliska.
5. Widzew — Łódź Fabryczna.
6. Bednary — Łódź Kaliska.
7. (Warszawa Główna) — Włochy—Gołąbki — Bednary — Łowicz — Kutno — Września — Poznań — Opalenica — Zbąszyń — gr. państwa (Frankfurt).
8. Kutno — Aleksandrów — Toruń Przedmieście.
9. (Warszawa Główna) — Warszawa Wschodnia — Warszawa Praga — Nasielsk — Działdowo — Tama Brodzka — Brodnica — Jabłonowo Pomorskie — Mełno — Grudziądz — Laskowice.
10. Warszawa Główna — Warszawa Wschodnia — Rembertów — Zielonka — Tłuszcz — Małkinia — Łapy — Białystok — Wołkowysk — Baranowicze — Stołpce — gr. państwa.
11. (Warszawa Główna — Warszawa Wschodnia) — Rembertów — Siedlce — Brześć — Żabinka — Baranowicze.
12. (Warszawa Główna) — Warszawa Wschodnia — Dęblin — Lublin — Chełm — Kowel — Kiwerce — Równe — Zdołbunów — Mohylany — granica państwa.
13. Warszawa Główna — Radom — Skarżysko — Tunel — Miechów — Kraków.
14. Koluszki — Skarżysko — Sandomierz — Grębów — Rozwadów.
15. Lublin — Rozwadów — Przeworsk.
16. Białystok — Łosośna — Grodno — Wilno — Podbrodzie — Turmont — granica państwa.
17. (Poznań) — Poznań Wschodni — Gniezno — Mogilno — Inowrocław — Toruń Przedmieście.
18. Gniezno — Września — Jarocin — Ostrów Wkp. — Hanulin — Podzamcze — Herby Nowe — Kalety — Tarnowskie Góry — Szarlej — Chorzów — Królewska Huta — Hajduki — Katowice.
19. Poznań — Czempin — Kościan — Leszno — Rawicz — granica państwa.
20. Leszno — Lasocice — granica państwa.
21. Poznań — Jarocin
22. (Schneidemühl) — gr. państwa — Chojnice — Czersk — Starogard — Tczew — gr. państwa (Marienburg).
23. Inowrocław — Bydgoszcz — Maksymilianowo — Terespol Pom. — Laskowice — Twarda Góra — Smętowo — Morzeszczyn — Tczew — Gdańsk (Danzig).
24. Granica państwa — Strzebielino — Wejherowo — Reda — Gdynia — Gdańsk (Danzig).
25. Granica państwa — Kaczory — Nakło — Bydgoszcz — Kapuścisko Małe — Toruń — Kowalewo Pom. — Jabłonowo Pom. — Jamielnik — gr. państwa.
26. Chorzów — gr. państwa (Beuthen).
27. (Beuthen) — gr. państwa — Chorzów — Dąbrówka Mała — Szopienice — Rozdzień.
28. (Gleiwitz) — gr. państwa — Makoszowy — Kochłowice — Katowice Ligota.
29. (Gleiwitz) — gr. państwa — Ruda Śl. — Hajduki.

30. Szopienice — Mysłowice — Oświęcim.
31. Katowice Ligota — Orzesze — Rzędówka — Niedobczyce — Wodzisław — Olza — gr. państwa (Annaberg).
32. Katowice Ligota — Murcki — Tychy.
33. Katowice — Katowice Ligota — Podlesie — Tychy — Dziedzice.
34. Trzebinia — Szczakowa — Mysłowice.
35. Lwów — Krasne — Tarnopol — Borki Wielkie — Podwołoczyska — gr. państwa (Wołoczyska).
36. (Grigore Ghica Voda) — gr. państwa — Śniatyń Załucze — Kołomyja — Stanisławów — Halicz — Chodorów — Lwów — Przemyśl — Jarosław — Przeworsk — Rzeszów — Dębica — Tarnów — Kraków — Trzebinia — Oświęcim — Dziedzice — Zebrzydowice — gr. państwa (Petrovice n/Boh.).
37. Radom — Dęblin.
38. Tunel — Strzemieszyce Płn.

Łącznice:

39. Rokiciny — Żakowice.
40. Rokiciny — Słotwiny.
41. Gałkówek — Słotwiny.
42. Łódź Kaliska — Pabjanice.
43. Szopienice Roździeń — Sosnowiec.
44. Szopienice Roździeń — Mysłowice.
45. Zbydniów — Kępa.
46. Grzęska — Tryncza.

Węzeł Warszawski:

47. Warszawa Praga — Warszawa Wschodnia
48. Warszawa Wschodnia — Wawer
49. Warszawa Czyste — Warszawa Gdańska
50. Warszawa Gdańska—Ząbki — Zielonka
51. Gołąbki — Pruszków.
52. Warszawa Praga — Rembertów
53. Obwodowa Warszawska.

54. Gołąb — Zajezierze k. Dęblina

Węzeł Tczewski:

55. Narkowy — Miłobądź.
56. Suchostrzygi — Miłobądź.

b) Drugorzędne.

57. Strzemieszyce Płn. — Maczki.
58. Strzemieszyce Płn. — Gołonóg — Dąbrowa Górnicza.
59. Herby Śl. — Częstochowa — Kielce.
60. Widzew — Zgierz — Kutno — Płock — Radziwie.
61. Skierniewice — Łowicz.
62. Aleksandrów — Ciechocinek.
63. Kazimierz — Sosnowiec Płn.
64. Legionowo — Zegrze — Tłuszcz.
65. Tłuszcz — Ostrołęka — Śniadowo — Łomża.
66. Śniadowo — Łapy.
67. Ostrołęka — Małkinia — Siedlce.
68. Lwów — Rawa Ruska — Zawada — Rejowiec.
69. Łuków — Lublin.
70. Łuków — Dęblin.
71. Kowel — Sarny.
72. Tomaszów — Spała.
73. Sapierzanka — Łuck Wschodni — Kiwerce.
74. Zawada — Włodzimierz.
75. Siedlce — Czeremcha — Wołkowysk — Mosty — Lida — Mołodeczno — Królewszczyzna — Zahacie — granica państwa.
76. Brześć — Chełm.
77. Kowel — Brześć — Czeremcha — Białystok — Grajewo — granica państwa.
78. Żabinka — Łuniniec — Mikaszewicze — granica państwa.
79. Wilno — Lida — Baranowicze — Łuniniec — Sarny — Równe.
80. Łosośna — Suwałki.
81. Grodno — Mosty.
82. Nowowilejka — Mołodeczno — Olechnowicze — granica państwa.
83. Poznań — Rokietnica — Szamotuły — Wronki — Drawski Młyn — granica państwa.
84. Poznań — Oborniki — Rogoźno Wkp. — Dziembówka — granica państwa.
85. Kępno — Łęka — granica państwa.
86. Ostrów Wkp. — Krotoszyn — Kąkolewo — Leszno — Wolsztyn — Zbąszyń.
87. Jarocin — Koźmin Wkp. — Krotoszyn — Zduny — granica państwa.
88. Gniezno — Damasławek — Kcynia — Nakło — Więcbork — Chojnice.
89. Poznań Wschodni — Sława — Skoki — Wągrowiec — Gołańcz — Kcynia — Szubin — Bydgoszcz.
90. Inowrocław — Barcin — Żnin — Damasławek — Wągrowiec — Rogoźno Wkp. — Bzowo Goraj — Drawski Młyn.
91. Zbąszyń — granica państwa (Guben).
92. Luboń — Grodzisk — Wolsztyn.
93. Ostrów Wkp. — Pawłów — granica państwa.
94. Kapuścisko Małe — Unisław — Chełmża — Kowalewo Pom. — Brodnica.
95. Toruń Mokre — Chełmża — Kornatowo — Grudziądz — Gardeja — granica państwa.
96. Nasielsk — Sierpc — Toruń.
97. Reda — Puck — Swarzewo — Hel.
98. Praust — Stara Piła — Kartuzy.
99. Stara Piła — Kokoszki — Gdańsk (Danzig-Langfuhr).
100. Chojnice — Lipusz — Kościerzyna — Skarszewy — Hohenstein.
101. Skarszewy — Starogard — Skórcz — Smętowo.
102. Laskowice — Szlachta — Czersk — Bąk.
103. Lipowo — Szlachta — Skórcz.
104. Chojnice — Tuchola — Laskowice.
105. Więcbork — Pruszcz Bagienica — Terespol Pom.

106. (Dt. Eylau) — gr. państwa — Zajączkowo Lubawskie — Turza Wielka — Działdowo.
107. Chorzów — Hajduki — Katowice (tor towarowy).
108. Rojca — gr. państwa (Beuthen).
109. (Brynnek) — gr. państwa — Strzybnica — Tarnowskie Góry.
110. (Cziasnau) gr. państwa — Lubliniec — Kalety.
111. Zebrzydowice — Cieszyn.
112. Zebrzydowice — Moszczenica.
113. Rybnik — Żory.
114. Dąbrówka Mała — Katowice — Bogucice.
115. Warszowice — Chybie — Skoczów.
116. Strumień — Pawłowice.
117. (Vossowska) — gr. państwa — Pawłonków — Lubliniec — Herby Śl.
118. Wirek Nowowiejski — Wolfgang — gr. państwa (Gleiwitz).
119. Jaśkowice Śląskie — Tychy.
120. (Gleiwitz) — gr. państwa — Gierałtowice — Rzędówka.
121. Szopienice Roździeń — Murcki.
122. Gierałtowice — Orzesze — Warszowice—Pawłowice — Wodzisław.
123. Chebzie — gr. państwa (Borsigwerk).
124. (Ratibor) — gr. państwa — Sumina — Niedobczyce.
125. Sumina — Rybnik.
126. Kochłowice — Nowy Bytom — Chebzie — Orzegów — gr. państwa (Bobrek).
127. Oświęcim — Spytkowice — Skawina — Kraków Płaszów.
128. Skawina — Kalwaria — Sucha.
129. Chabówka — Nowy Targ — Zakopane.
130. Rzeszów — Jasło.
131. Kalwaria — Wadowice — Bielsko.
132. Dziedzice — Bielsko — Żywiec.
133. Bielsko — Cieszyn — gr. państwa (Czeski Cieszyn).
134. Sucha — Żywiec — Zwardoń — gr. państwa (Czaca).
135. Goleszów — Głębce.
136. Tarnów — Stróże.
137. Nowy Sącz — Muszyna — gr. państwa — (Orlov).
138. Muszyna — Krynica.
139. Sucha — Chabówka — Nowy Sącz — Stróże — Jasło — Zagórz — Chyrów — Sambor — Drohobycz — Stryj — Stanisławów.
140. Dębica — Tarnobrzeg — Sobów — Grębów.
141. Lwów — Stryj — Beskid — gr. państwa (Skotarski).
142. Krasne — Kamienica Wołyńska — Jeziorany — Zdołbunów.
143. Przemyśl — Chyrów.
144. Lwów — Sambor — Sianki — gr. państwa (Użok).
145. Drohobycz — Borysław.
146. Drohobycz — Truskawiec Zdrój.
147. Lwów Podzamcze — Sapieżanka — Krystynopol — Włodzimierz — Kowel.
148. Munina — Rawa Ruska — Krystynopol.
149. Nowy Zagórz — Załuż.
150. Chryplin — Pałahicze — Biała Czortkowska — Wygnanka — Kopyczyńce.
151. Stanisławów — Woronienka — gr. państwa (Jasina).
152. Stryj — Chodorów — Podwysokie — Potutory — Berezowica Ostrów.

łącznice:

153. Sosnowiec Płd. — Szopienice.
154. Stradom — Błeszno.
155. Płyćwia — Nieborów.
156. Zielkowice — Łowicz.
157. Kępno — Hanulin.
158. Herby Śl. — Herby Nowe.
159. Herby Śl. — Boronów.
160. Wolfgang — Chebzie.
161. Kochłowice — Hajduki.
162. Makoszowy — Mizerów (Przyszowice).
163. Mysłowice — Janów Śl.
164. Janów Śl. — Katowice Ligota.
165. Kleofas — Katowice Brynów.
166. Rzeszów Staroniwa — Rudna Wielka.
167. Przemyśl Bakończyce — Medyka.
168. Chyrów — Grodowice.
169. Batiatycze — Kamionka Strumiłowa.
170. Ostrów k/Sokala — Parchacz.
171. Łomża — Żyźniewo.
172. Sandomierz — Sobów.
173. Łuck Wschodni — Łuck.
174. Łuck — Julana.
175. Kielce Herbskie — Tumlin.

176. Warszawa Praga — Ząbki 177. Warszawa Wileńska — Rembertów.	Węzeł Warszawski
178. Domaszewicze — Baranowicze Centralne. 179. Kroszyno — Baranowicze Poleskie. 180. Baranowicze Centralne — Baranowicze Poleskie. 181. Połonka—Domaszewicze. 182. Połonka — Leśna.	Węzeł Baranowicki
183. Wołkowysk Miasto—Roś.	Węzeł Wołkowyski
184. Brześć Poleski — Stradecz. 185. Łuszczyce — Żabinka. 186. Terespol n/Bugiem — Stradecz. 187. Terespol n/Bugiem — Łuszczyce. 188. Brześć Poleski—Żabinka.	Węzeł Brzeski
189. Gdańsk (Danzig) — Neufahrwasser. 190. Danzig Olivaer Tor — Weichselbahnhof—Saspe. 191. Saspe — dawn. Marinekohlenlager. 192. Danzig Rdz. — Troyl — Weichselmünde. 193. Sandweg — Strohdeich. 194. Strohdeich — Holm.	Węzeł Gdański

195. Kaiserhafen — Holzfreilager.
196. Troyl — Kaiserhafen.
197. Troyl — Westerplatte.

Węzeł Gdański

2. KOLEJE ZNACZENIA MIEJSCOWEGO.

198. Sosnowiec Płn. — Pogoń.
199. Dąbrowa Górnicza — Zagórze.
200. Płock — Sierpc.
201. Warszawa — Łomianki.
202. Tłuszcz — Pilawa.
203. Chorzele — Ostrołęka.
204. Kowel — Kamień Koszyrski.
205. Sarny — Ostki — gr. państwa.
206. Bąkowiec — Wysokie Koło.
207. Bąkowiec — Kozienice.
208. Włodzimierz — Wojnica.
209. Suwałki — Raczki — gr. państwa.
210. Suwałki — Trakiszki — gr. państwa.
211. Bielsk Podlaski — Hajnówka — Białowieża.
212. Landwarów — Zawiasy — gr. państwa.
213. Orany — Dereżnica — gr. państwa.
214. Porzecze — Druskieniki.
215. Żytomla — Jeziory.
216. Podbrodzie — Woropajewo — Królewszczyzna.
217. Woropajewo — Druja.
218. Zbąszyń — Międzychód.
219. Rokietnica — Międzychód — gr. państwa.
220. Szamotuły — Międzychód.
221. Jarocin — Piaski — Kąkolewo.
222. Oborniki — Wronki.
223. Bzowo — Goraj — Ujście — gr. państwa.
224. Żnin — Szubin.
225. Wolsztyn — Kębłowo — gr. państwa.
226. Wolsztyn — Kopanica.
227. Opalenica — Grodzisk — Kościan.
228. Mieszków — Czempin.
229. Koźmin — Piaski.
230. Ostrzeszów — Namysłaki.
231. Kępno — Rychtal — gr. państwa.
232. Kępno — Gęsia Górka.
233. Mogilno — Barcin.
234. Rąbinek — Mogilno.
235. Winiary — Sława.
236. Skoki — Janowiec.
237. Gołańsz — Chodzież.
238. Mogilno — Orchowo.
239. Puszczykówko — Ludwikowo.
240. Kobylin — Miejska Górka — Rawicz — gr. państwa.
241. Gostkowo — Miejska Górka — Pakosław.
242. Kartuzy — Kętrzyno.
243. Simonsdorf — Tiegenhof.
244. Dorotowo — Więcbork.
245. Tuchola — Pruszcz Bagienica — Koronowo.
246. Terespol Pom. — Świecie.
247. Smętowo — Opalenie.
248. Morzeszczyn — Gniew.
249. Zawdzka Wola — Jabłonowo Pom.
250. Toruń Mokre — Unisław — Chełmno — Kornatowo.
251. Kokoszki — Osowa.
252. Tama Brodzka — Nowe Miasto — Radomno.
253. Gardeja — Łasin.
254. Lubawa — Zajączkowo Lubawskie — Nowe Miasto Pom.
255. Uzdowo — Turza Wielka.
256. Krasnołęka — Działdowo.
257. Toruń Mokre — Lubicz.
258. Toruń Płn. — Czarnowo.
259. Swarzewo — Krokowo.
260. Mełno — Chełmża.
261. Somonino — Kartuzy.
262. Wejherowo — Zamostne.
263. Katowice — Kopalnia Karolina.
264. Olza — Bluszczów — Brzezie n/Odrą.
265. Chebzie — Huta Hubertus.
266. Strzebin — Woźniki.
267. Chorzów — Kopalnia Florentyna.
268. Murcki — Kopalnia Murcki.
269. Kraków Płaszów — Kraków Wisła.
270. Zagórzany — Gorlice.
271. Zagórz — Łupków — gr. państwa (Medzi Loborce).
272. Tarnów — Szczucin.
273. Podłęże — Niepołomice.
274. Kraków — Kocmyrzów.
275. Czyżyny — Mogiła.
276. Bieżanów — Wieliczka.
277. Skawce — Trzebinia — Siersza Wodna.
278. Bolęcin — Jaworzno.
279. Nowy Targ — Podczerwone — gr. państwa (Sucha Hora).
280. Rzęsna Polska — Jaworów.
281. Lwów Podzamcze — Potutory — Podhajce.
282. Tarnopol — Łanowce.
283. Tarnopol — Kopyczyńce.
284. Halicz — Podwysokie.
285. Kamienica Wołyńska — Krzemieniec.
286. Borki Wielkie — Grzymałów.
287. Jeziorany — Mizocz.
288. Wygnanka — Iwanie Puste.
289. Kopyczyńce — Husiatyn.
290. Teresin — Skała.
291. Kołomyja — Słoboda Rungurska.
292. Dolina — Wygoda.
293. Pałahicze — Tłumacz.
294. Delatyn — Kołomyja — Jasienów Polny — gr. państwa (Stefanesti).
295. Biała Czortkowska — Zaleszczyki — gr. państwa (Stefanesti).

łącznice:

296. Mińsk Mazowiecki — Pilawa.
297. Białowieża — Białowieża Pałac.
298. Białowieża Pałac — Czerlonka.
299. Dąbrówka Mała — Roździeń.
300. Katowice Bogucice — Roździeń.
301. Stare Bielsko — Biała k/Bielska.
302. Kalwarja Zebrzydowska — Przytkowice.
303. Łowczówek Pleśna — Wola Rzędziańska.
304. Wieliczka — Bieżanów — Tarnów.

181.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 października 1936 r. w sprawie słupków ukresowych.

Wyjaśniam, że dla oznaczenia ukresu należy ustawiać tylko jeden słupek pośrodku międzytorza, przy czym dla lepszej widoczności słupków należy je malować w jednej połowie (pionowej) farbą czerwoną a w drugiej białą.

Stosowane dotąd nieprzepisowe oznaczniki ukresu należy przerabiać przy każdej sposobności dokonywanych w układach torów zmian jako też przy głównych naprawach oraz przy robotach inwestycyjnych i budowie nowych linij.

Niniejsze zarządzenie podaje się do wiadomości i wykonania zamiast dawniej wydanych okólników: Nr U.N.V-102/17 z dn. 14.VIII. oraz Nr U. N. V-102/19 z dn. 5 września 1936 r.

Nr U. N. V-102/21.

182.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 października 1936 r. w sprawie typów podrozjazdnic.

Zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 16 listopada 1935 r. Nr U. N. V-105/3, ogłoszonym w Dz. Urz. M. K. Nr 45 z 1935 r. ustalona została nowa zmieniona redakcja warunków technicznych dostawy normalnotorowych podkładów, podrozjazdnic i mostownic; jednocześnie wprowadzone zostały dla ujednostajnienia tylko 4 typy podrozjazdnic zamiast 12-u poprzednich.

W następstwie, oddzielnym rozporządzeniem Nr U. N. V-105/2 z dn. 19 lutego 1936 r. wyjaśniło Ministerstwo, jak stosowane być winny owe typy.

W uzupełnieniu powyższego oraz dla przypomnienia i lepszego wyjaśnienia sprawy podaje się do wiadomości i zastowania co następuje.

Przy zapotrzebowaniach na podrozjazdnice należy uważać typ I jako zasadniczy dla wszystkich rozjazdów wogóle, niezależnie od ich rodzaju, oraz typu szyn. We wszystkich jednak częściach rozjazdów, gdzie tylko pozwala na to konstrukcja, można i należy stosować podrozjazdnice tańszego typu II.

Typy zaś III i IV winny być stosowane w tych przypadkach, gdzie wymagana jest od podrozjazdnic większa szerokość ich płaszczyzny górnej.

Nr U. N. V-105/6.

183.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 25 stycznia 1937 r. w sprawie uzupełnień do przepisów D3 budowy i utrzymania nawierzchni na kolejach o torze normalnym.

Do § 7 — uzupełnić ust. (1):

Na liniach o znacznym ruchu pociągów może być zastosowane układanie między odwrotnymi łukami krzywych przejściowych według specjalnych warunków (zał. 1a).

Uzupełnić ust. (14):

tak, aby roboty torowe w tych miejscach mogły być wykonywane według opracowanego projektu.

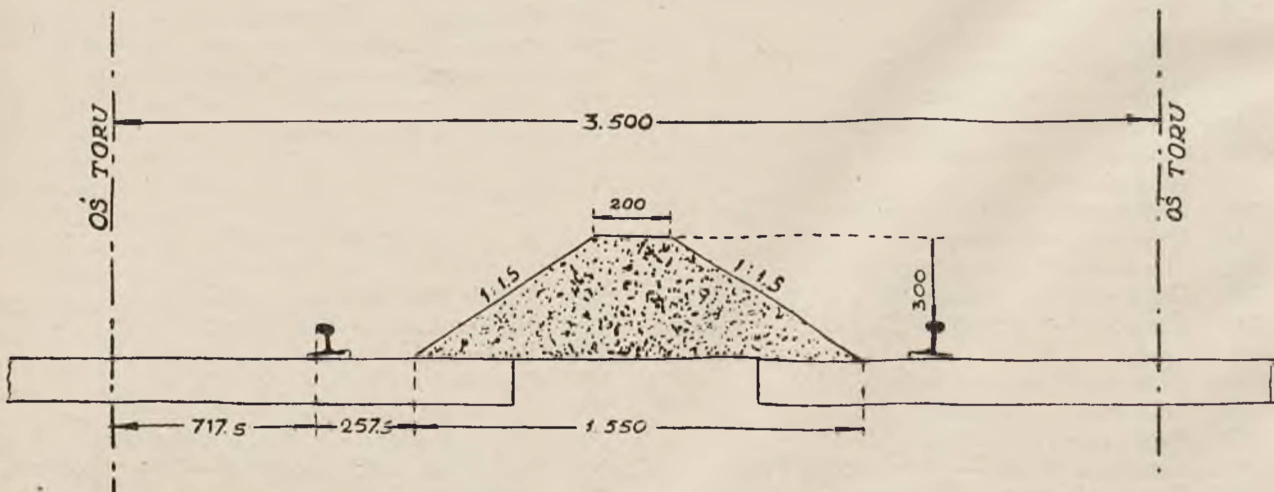
Do § 9 — w ust. (3) zmienić:

6 m na 7,5 m.

Do § 14 — ustęp (14) przeredagować:

(14) Na linii dwutorowej na czas robót podsypka może być składana na międzytorzu według rysunku 11a.

SZKIC SKŁADANIA PODSYPKI NA MIĘDZYTORZU W CZASIE ROBÓT



Rys. 11a.

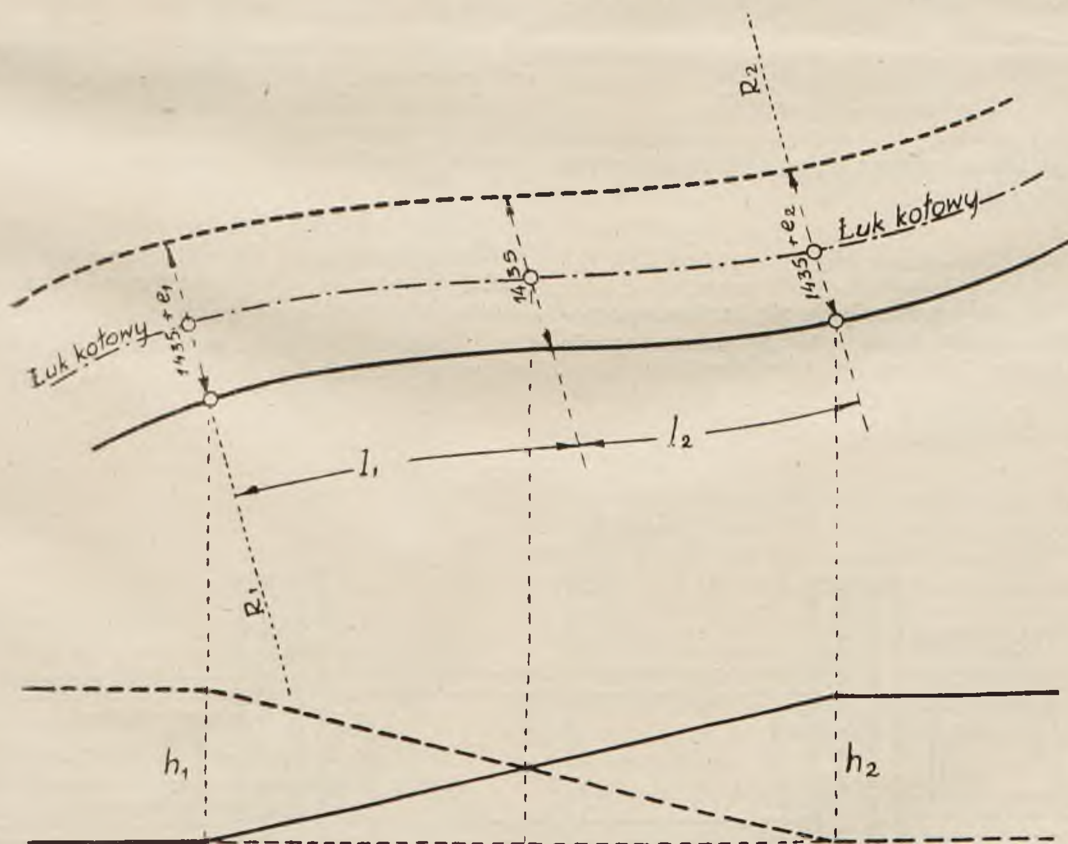
Załącznik do okólnika M. K.
z dn. 25/I. 1937 Nr U. N. V-102/7.

Zał. 1a.

Specjalne warunki techniczne dla układania krzywych przejściowych na liniach, gdzie długość prostej wstawki między odwrotnymi łukami jest zbyt mała.

1. Krzywe przejściowe między odwrotnymi łukami powinny być zastosowane o takich długościach, aby ich końce zbiegały się w jednym punkcie, tj. aby długość prostej wstawki była doprowadzona do zera.
2. Dla ustalenia właściwych elementów krzywej przejściowej wielkość przechyłki należy określać według wzoru $h\ ^m/_m = \frac{8\ v^2}{R}$.

   Gdyby pochyle niepodłużne szyny zewnętrznej na długości krzywej przejściowej wypadało większe niż 0,003 $\left(\frac{1}{333}\right)$ to można stosować wzór $h\ ^m/_m = \frac{8\ v^2}{R} - n$, gdzie n wahać się może w granicach od 0 do 30 $^m/_m$.
3. Pochylenie podłużne szyny zewnętrznej i wielkość przechyłki w celu uniknięcia poszerzenia podtorza, powinny być tak dostosowane w granicach norm p. 2, aby boczne przesunięcie toru w łuku dla ułożenia krzywej przejściowej nie przekraczało o ile możności 2 h.
4. Przejścia dla wyrównania przechyłek powinny być wykonanee na długościach obu krzywych przejściowych ($l_1 + l_2$), równocześnie w przeciwległych tokach według niżej podanego rysunku. Poszerzenia powinny być wykonane na długości każdej krzywej przejściowej oddzielnie.



Do § 15 roz. 2 — uzupełnić:

(9) Szyny ze zgnieceniem główki w końcach oraz posiadające na powierzchni tocznej wyboi mogą być naprawiane w torze przez napawanie.

Do § 18 — ustęp (3) przeredagować:

(3) Dla zabezpieczenia wolnego przejścia obrzeży kół taboru między pokryciem przejazdu, ułożonym wewnątrz toru, a szynami pozostawia się żłobki, których szerokość w poziomie wierzchniej krawędzi szyn powinna wynosić w torach prostych i na łukach o promieniu 350 m i większym, najmniej 67 mm.

Przy mniejszych promieniach łuków szerokość żłobka powinna być zwiększona, na kolejach znaczenia ogólnego, najmniej do 75 mm, a na kolejach znaczenia miejscowego dla promieni od 349 m do 250 m — do 75 mm, a przy promieniu toru mniejszym niż 250 m — do 80 mm.

Powyżej podane normalne szerokości żłobków mogą być zwiększone w przypadkach, kiedy żłobek ma formę rozszerzającą się ku górze, jak to ma np. miejsce przy zastosowaniu odbojnic z szyn ułożonych na płask.

Głębokość żłobka powinna być nie mniejsza niż 38 mm.

Do § 24 roz. 3 — uzupełnić ust. (3):

z wyjątkiem przypadków przewidzianych w § 36 ust. (4).

Do § 25 roz. 7 — uzupełnić:

(15) W razie zamknięcia się luzów z powodu spływu metalu szyn należy niezwłocznie spływy usuwać dłutem lub pilnikiem.

Do § 27 roz. 1 — przeredagować ust. (6):

(6) Przy wymianie piasczystej lub żwirowej podsypki na tłuczeń należy kierować się następującymi wytycznymi:

a) przy podtorzu z dobrego materiału, należycie odwodnionym i osiadłym, stara podsypka, o ile jest dostatecznie czysta względnie nadaje się jeszcze do przesiania, może być pozostawiona jako warstwa dolna, na którą następnie nasypuje się tłuczeń grubości warstwy nie mniejszej: niż 15 cm. na liniach pierwszorzędnych i 10 cm na liniach drugorzędnych, licząc tę grubość od spodu podkładu w miejscach przytwierdzenia szyn (w łukach — pod szyną wewnętrzną);

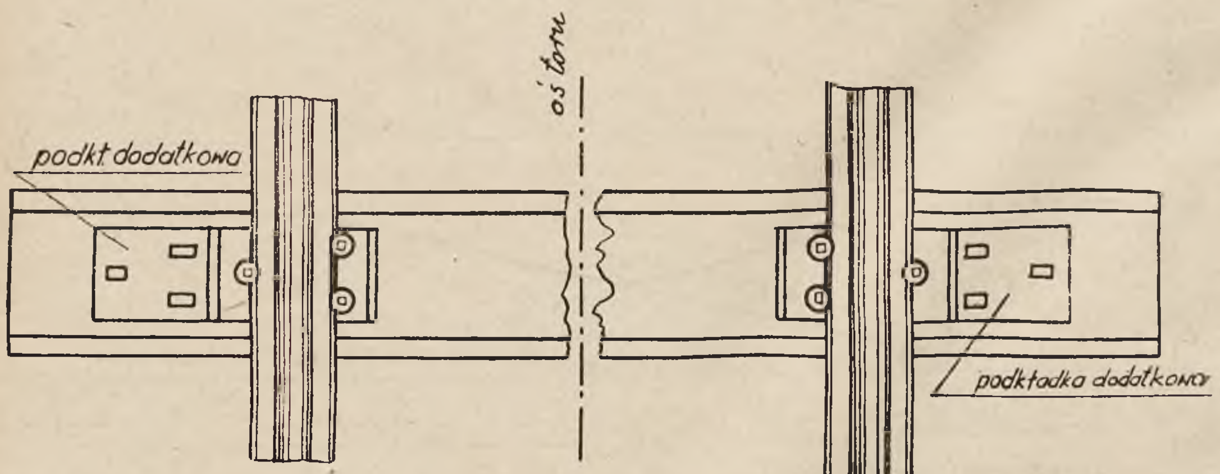
b) przy podtorzu gliniastym, nieprzepuszczalnym dolna warstwa starej podsypki na grubości conajmniej 10 cm powinna być bezwzględnie pozostawiona, jako warstwa izolacyjna. Nie należy przy tym naruszać jej spoistości, lecz tylko wyrównać górną powierzchnię dla ułatwienia ścieku wody, na tej warstwie izolacyjnej tłuczeń należy układać do normalnej grubości przewidzianej w § 5 ust. (5).

Do § 28 — uzupełnić:

(22) Dla uniknięcia zbyt częstego naprawiania szerokości toru, szczególnie w łukach o małych promieniach, zaleca się stosować układanie na podkładach, na zewnątrz szyn, dodatkowych podkładek, przymocowanych hakami (rys. 42a).

Przy wbijaniu haków należy kierować się wskazówkami § 11 ust. (9) oraz zwracać szczególną uwagę na ścisłe przyleganie ich do krawędzi otworów podkładek.

Podkładki i haki powinny być stosowane stare użyteczne.

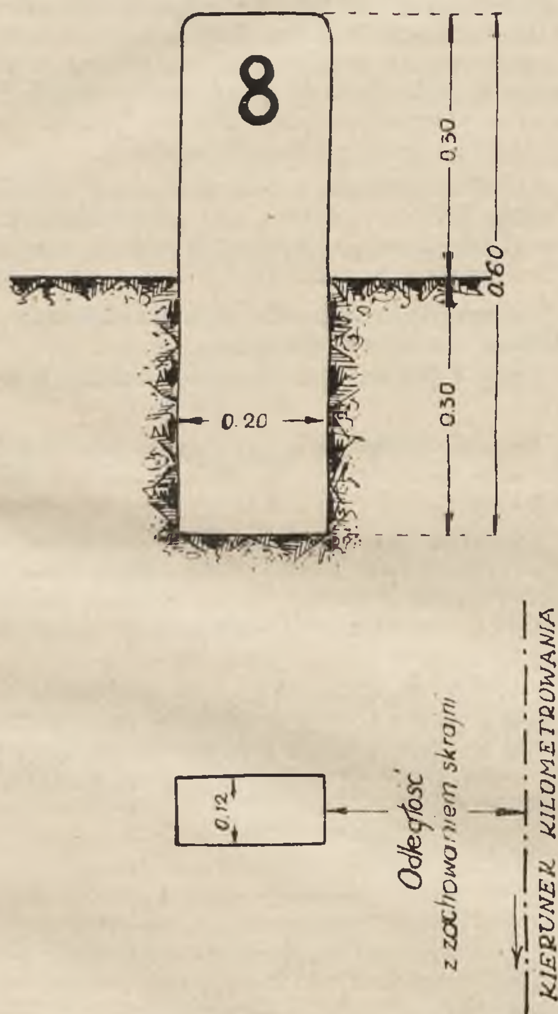


Rys. 42a.

Do zał. 3 — oprócz podanego w załączniku wskaźnika kilometrowego:

1) Należy stosować wskaźnik hektometrowy według niżej podanego rysunku:

WSKAŹNIK HEKTOMETROWY.



2) Słupek ukresowy powinien być malowany w jednej połowie (pionowej) farbą czerwoną, a w drugiej białą.

Do zał. 9 — uzupełnić uwagą:

W celu stałego kontrolowania wielkości luzów, torowi powinni być zaopatrzeni w odpowiednią ilość metalowych luźników różnej grubości stosownie do temperatury i długości szyn na działce. Luźniki powinny mieć wybitą na nich cyfrę grubości i być takiego kształtu, aby po wstawieniu ich między szynami nie przeszkadzały przejściu pociągów.

Zarządzenie powyższe wydaje się w zamian zarządzeń: z dn. 3.VI — 1931 r. Nr V/2-4265/31, z dn. 18.IV. 1934 r. Nr U. N. IV-99/5, z dn. 18.I. 1935 r. Nr U. N. V-102/2, z dn. 23.V-1935 r. Nr U. N. V-108/21, z dn. 16.VII-1935 r. Nr U. N. V-102/27, z dn. 16. VIII-1935 r. Nr U. N. V-102/30, z dn. 6.IX. 1935 r. Nr U. N. V-102/38, z dn 4.II. 1936 r. Nr U. N. V-102/6, z dn. 10.II. 1936 r. Nr U. J. V-402/9, z dn. 23.IV-1936 r. Nr U. N. V-102/11, z dn. 27.VIII. 1936 r. U. N. V-102/18.

Nr U. N. V-102/7.

184.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 12 stycznia 1937 r. w sprawie przechowywania materiałów i inwentarza.

W gospodarce materiałowej i inwentarzowej w Dyrekcjach stwierdzone są pewne usterki w przechowywaniu materiałów i inwentarza oraz w prowadzeniu ewidencji, które koniecznym jest zlikwidować i przestrzegać, aby nie miały miejsca w przyszłości.

W związku z tym proszę Pana Dyrektora o wydanie polecenia podwładnym organom przestrzegania następujących wskazań:

1) materiały i inwentarz winny być przechowywane w przeznaczonych do tego pomieszczeniach, tak, aby nie ulegały rdzewieniu i niszczeniu. Pomieszczeń takich niewolno używać na prywatne potrzeby. Jeżeli materiały są przechowywane na strychach magazynów lub w innych tego rodzaju ubikacjach, należy pamiętać o nich i dopilnować, aby były wciągnięte do ewidencji.

2) Złączki powinny być należycie rozsegregowane i składane osobno nowe, staroużyteczne i nieużyteczne. Specjalny zapas części rozjazdów powinien być przechowywany w skrzyniach zamkniętych.

3) Materiały drzewne, złożone na placu, powinny być zabezpieczone od wpływów atmosferycznych.

4) Wszystkie materiały i inwentarz powinny być zapisane do ewidencji. Materiały wydawane do robót lub przy robotach odzyskiwane powinny być odnotowywane bezzwłocznie po ich wydaniu lub ich odzyskaniu.

5) Przy przekazywaniu odcinków przez ustępujących pracowników innym, obejmującym po nich urzędowanie, winna być zwracana uwaga na dokładne sprawdzanie ilości materiałów podług protokółu.

Z chwilą wejścia w życie niniejszego okólnika tracą moc obowiązującą okólniki Nr U. N. V-102/16 z dnia 8 lipca 1936 r. i Nr U. N. V-102/25 z dnia 11 grudnia 1936 r.

Nr U. N. V-102/5.

185.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 18 stycznia 1937 r. w sprawie zaszeregowania, wydzierżawiania i sprzedaży złączek starych użytecznych i starych nieużytecznych.

Złączki otrzymane z odzysku przy wymianie ciągłej, wtórnej, specjalnej lub bieżącej zgodnie z przepisami D3 (§ 15, rodz. 1 ustęp 4) winny być dzielone na trzy kategorie:

Do I kategorii zalicza się złączki z minimalnym zużyciem nadające się do użytku bez naprawy.

Do II kategorii — złączki otrzymywane przy wymianie i nadające się do użytku po naprawie (regeneracji).

Do III kategorii — złączki nienadające się już do użytku, czy to z powodu ich zupełnego zużycia czy też z przestarzałych typów, oraz podkładki płaskie jak również klinowe o długości do 200 m/m.

I. Zaszeregowanie.

Złączki kat. I i kat. II winny być zaliczane do działu IV/a podług typów i oznaczane odpowiednimi numerami parzystymi nowego mianownictwa z dodaniem w uwadze znaku kategorii (kat. I lub kat. II).

Złączki zaliczane do kat. III należy szeregować do działu XVI jako złom, przy czym łubki zdatne jeszcze do spawania należy prowadzić pod numerem XVI/96, a wszelkie inne złączki zupełnie niezdatne do użytku pod właściwymi numerami złomu.

Złączki kat. II po regeneracji, względnie kat. III po regeneracji ze spawaniem, zaliczać należy do kat. I.

Ministerstwo Komunikacji zwraca uwagę na konieczność właściwego klasyfikowania złączek i zarachowywania ich odzysku do odpowiednich działów mianownictwa.

Złączki nienadające się do dalszego użytku ani regeneracji nie mogą być szeregowane do działu IVa, nad czym powinny czuwać organa nadzorcze służby drogowej.

Nie mogą być również szeregowane, z wyjątkiem ilości potrzebnych na rezerwę, do działu IVa złączki typów wycofywanych z zużytku, bez względu na ich dalszą wartość użytkową.

II. Ustalanie cen ewidencyjnych.

Ustalanie cen na wyżej wymienione kategorie złączek winno być dokonywane według zasad następujących:

1) złączki kat. I ocenia się na 50% wartości nowych;

2) złączki kat. II na 33% wartości nowych, zaś

3) złączki kat. III według cen złomu, przy czym cenę tę należy stosować również do złączek pękniętych — zdatnych jednak jeszcze do regeneracji ze spawaniem.

Powyższe nie dotyczy cen na wypadek sprzedaży lub dzierżawy złączek osobom lub instytucjom postronnym.

III. Sprzedaż lub wydzierżawianie złączek.

Sprzedawać lub wydzierżawiać może Dyrekcja we własnej kompetencji tylko złączki z kategorii III — zaś z kategorii I lub II tylko po uprzednim uzyskaniu zgody Ministerstwa Komunikacji na wniosek Dyrekcji, w którym należy umotywować możliwości odstąpienia tych złączek z podaniem ich ceny ewidencyjnej do której w przypadku sprzedaży — doliczać należy 15% na koszty administracyjne.

Cena sprzedażna i dzierżawna na złączki z Działu XVI — ustalona jest przez Ministerstwo i ogłoszona okólnikiem łącznie z cenami na inne materiały z działu XVI.

Do cen tych nie należy doliczać żadnych dodatków na administrację.

Ceny te należy rozumieć loco skład kolejowy.

Obecnie obowiązują ceny aż do odwołania, podane w okólniku Nr M. Z. XIII/452/4 z dnia 17.VI-1935 r.

Sprzedaż złączek może być dokonywana tylko reflektantom, którzy nabywają je wyłącznie na własne potrzeby tj. do budowy, lub na przeróbkę we własnych warsztatach, a nie na handel.

Okólnik niniejszy wydaje się w zamian zarządzeń z dnia 2.I. 1932 r. Nr U. N. II-43/4 (Dz. Urz. M. K. Nr 6, poz. 53 z 1932 r.) i z dnia 27.II 1933 r. Nr U. N. II-44/23, które jednocześnie odwołuje się.

Nr U. N. II-43/10.

186.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 stycznia 1937 r. w sprawie rezerwy stałej materiałów nawierzchni żelaznej.

W sprawie materiałów nawierzchni żelaznej, które jako rezerwa stała powinny być odpowiednio rozmieszczone na odcinkach drogowych, Ministerstwo Komunikacji zarządza co następuje.

Materiały, stanowiące rezerwę stałą, mogą być użyte do ułożenia w tory w razie pęknięcia lub nagłego uszkodzenia danej części nawierzchni w sposób, zagrażający bezpieczeństwu ruchu. W innych zaś wypadkach, gdy potrzeba wymiany zużytej lub uszkodzonej części nie jest nagląca, materiały do wymiany nie mo-

gą być brane ze stałej rezerwy, lecz powinny być przywożone na miejsce roboty ze składnicy.

W razie ułożenia w tory materiałów z rezerwy stałej w wskazanych wyżej nagłych wypadkach należy bezzwłoczniee brak ten uzupełnić materiałami ze składnicy.

Dla każdego typu nawierzchni rezerwa stała powinna się składać z materiałów w następującej ilości:

Na 1 km toru głównego pojedynczego lub na 3 km torów stacyjnych i bocznicowych należy mieć:

szyn normalnej długości — po 1 szt. i oprócz tego po jednej szynie skróconej odpowiedniej długości na każde 1000 m łuków;

łubków — przy szynach 15 i 18-metrowych po 4 szt., przy szynach mniejszej długości po 6 szt.;

śrub — przy szynach 15 i 18-metrowych po 12 szt., przy szynach mniejszej długości po 18 szt.;

pierścieni sprężynowych lub krążków — po 18 szt.;

podkładek — 4 szt., a jeżeli w danym typie są stosowane podkładki stykowe i pośrednie, to należy mieć 2 szt. podkładek stykowych i 4 szt. pośrednich;

haków lub wkrętów — po 40 szt.;

łapek — po 8 szt.;

śrub do łapek — po 8 szt.

Dla linii dwutorowych podane powyżej normy, dotyczące złączek, należy zwiększyć o 50%. Co do rezerwy szyn 1 klm linii dwutorowej winien być liczony za 2 klm.

Na rezerwę stałą należy przeznaczać materiały stare użyteczne, przy czym szyny powinny odpowiadać długości i zużyciu szyn, leżących na danych odcinkach. Szyny te powinny być składane w pobliżu toru co dwa kilometry na drewnianych podstawkach, a złączki do nich — w najbliższym domku służby drogowej.

Złączki, stanowiące rezerwę stałą dla torów stacyjnych, przechowuje się u torowych, przy czym dla odróżnienia przy nich umieszcza się tabliczkę z napisem: „Stała rezerwa" i z wyszczególnieniem ilości i rodzaju materiału.

Każda Dyrekcja ponadto powinna przechowywać rezerwę stałą rozjazdów każdego typu w postaci pełnych kompletów i zapasowych części do nich.

Ilość pełnych kompletów rozjazdów winna wynosić w przybliżeniu 1% od ilości rozjazdów, leżących w bocznych torach stacyjnnych, i 2% dla rozjazdów, leżących w torach głównych.

Do rezerwy mogą być wyznaczane rozjazdy z szyn odmiennych od leżących w torach pod warunkiem, aby ciężar ich był odpowiedni; naprzykład, wzamian rozjazdów typu 8 mogą być zaliczone do rezerwy rozjazdy typu S tego samego skosu i kierunku.

Rezerwa rozjazdów, obecnie nie wyrabianych, powinna być stworzona z takichże rozjazdów, odzyskanych od wymiany i należycie naprawionych.

Dla rozjazdów specjalnych typów, leżących w torach w ilościach bardzo małych, rezerwa całych kompletów powinna być zamieniona na rezerwę poszczególnych zapasowych części do tych rozjazdów.

Rezerwa stała pełnych kompletów rozjazdów zasadniczo powinna być magazynowana w dyrekcyjnych składnicach służby drogowej. Według uznania Dyrekcji część tej rezerwy może być magazynowana również na większych węzłowych stacjach.

Rezerwa stała zapasowych części do rozjazdów oblicza się w procentach od całej ilości ich, znajdującej się w ułożonych na Oddziale rozjazdach, mianowicie:

a) iglice łukowe i proste z właściwymi opornicami — 3%
b) krzyżownice — 1%
c) szyny łączące, szyny dziobowe, szyny skrzydłowe, kierownice i ściągi — 1%
d) osady iglic czopowe — 4%
e) płyty i podkładki każdego rodzaju, wkładki, opórki, łubki, koziołki, siodełka ślizgowe — ½%
f) rozmaite drobne części:
   wkrety — 1%
   śruby — 5%
   łapki — ½%
   nity, płytki płaskie, klinowe i inne — 1%
g) części do zamku hakowatego — 3%

Zapasowe części rozjazdów powinny być magazynowane w składnicach odcinków drogowych na węzłowych stacjach z takim wyrachowaniem, aby w czasie najkrótszym mogły być w razie potrzeby dostarczone na stacje pośrednie, gdzie zapasowe części rozjazdów przechowywane nie będą.

Jeżeliby ze względu na różnorodność typów rozjazdów wskazane ilości zapasowych części rozjazdów nie były wystarczające, to na umotywowane wystąpienie Dyrekcji ilości mogą być przez Ministerstwo Komunikacji powiększone.

W miejscach, gdzie będą przechowywane jako rezerwa stała komplety rozjazdów i zapasowe części do rozjazdów, należy umieścić tabliczki z odpowiednim napisem. Materiały do rezerwy stałej rozjazdów i ich zapasowych części powinny być w miarę możności stare użyteczne.

Z wydaniem niniejszego zarządzenia tracą moc okólniki Nr V-7350/22 z dn. 5 stycznia 1923 r. i Nr V-2-11703/29 z dn. 13 grudnia 1929 r.

Nr U. N. IV-95/1.

187.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 8 lutego 1937 r. w sprawie odbioru drobnych partii materiałów drzewnych przez Nasycalnie.

Drobne ilości materiałów drzewnych nadesłane do nasycalni wzamian zakwestionowanych, bądź też celem uzupełnienia dostawy mogą być odbierane jakościowo i ilościowo przez Kierowników nasycalni lub ich zastępców, którzy sporządzają odnośny protokół.

Materiały nadchodzące bez cechy odbioru, lecz odpowiadające warunkom technicznym mogą być odbierane przez nasycalnie, jednak przewidziana umową kara za nadsyłanie takich materiałów winna być potrącana niezależnie od dokonnego odbioru.

Niniejsze wydaje się wzamian zarządzenia z dnia 7.VI. 1935 r. Nr U. N. III-66/52, które odwołuje się jednocześnie.

Nr U. N. III-66/9.

188.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 marca 1937 r. w sprawie zaszeregowania sprzedaży i wydzierżawiania szyn starych użytecznych i starych nieużytecznych.

Szyny odzyskiwane przy wymianach, ciągłej, wtórnej lub bieżącej zgodnie z przepisami D 3 (§ 15 Rozdz. I ustęp 2) powinny być dzielone na 3 kategorie:

I zdatne do torów bez naprawy (regeneracji),

II zdatne do torów po naprawie (regeneracji),

III niezdatne do torów.

I. Zaszeregowanie.

Szyny stare użyteczne zdatne do torów należy zaliczać do Dz. IV/a zaś stare, niezdatne do torów do Dz. XVI mianownictwa materiałów według załączonego schematu.

Szyny zdatne do torów powinny być księgowane według typów w metrach bieżących pod numerami parzystymi mianownictwa, z dodaniem numeru kategorii I lub II, do której je zakwalifikowano zgodnie z schematem.

Zaznacza się, że w grupach 1 i 2 Dz. IV/a według schematu powinien być zaliczony całkowity odzysk szyn, odpowiadających wskazanym tam warunkom, bez względu na wielkość zapasu.

Szyny niezdatne do torów powinny być księgowane do Dz. XVI w tonach i mb., przy czym pod numerami mianownictwa XVI/86 należy księgować szyny objęte dawniej pozycją 50 działu XVI, pod numerem XVI/87, objęte dawniej poz. 50/a, zaś pod numerem 88 wszystkie szyny zbędne z działu IV/a poz. 3.

Szyny, nadające się do użytku dopiero po regeneracji (napawaniu końców, spawaniu lub obcięciu końców i nawierceniu nowych otworów), należy księgować do Dz. IV/a mianownictwa pod grupę 3, kategoria II, zaś po zregenerowaniu należy je przenieść do właściwej grupy (1 lub 2), kategorii I z dopiskiem w uwadze skrótu „rg". Szyny typów podanych w Dz. IV/a poz. 3 schematu, o wadze poniżej 33 kg/m powinny być stopniowo wycofywane z Dz. IV/a w miarę zmniejszania się ich ilości w torach PKP. i zaliczane do Dz. XVI/88.

II. Ustalanie cen rejestrowych (ewidencyjnych).

Ustalanie cen rejestrowych dla szyn z Dz. IV/a powinno być dokonywane w sposób następujący:

1) szyny z Dz. IV/a poz. 1 i 2 schematu kat. I, tj. nadające się do torów bez naprawy — w wysokości 120 zł za 1 tonę,

2) te same szyny kat. II, tj. nadające się do torów po naprawie — w wysokości 90 zł za 1 tonę.

Cenę ewidencyjną szyn regenerowanych ustala ta Dyrekcja, pod zarządem której dokonywuje się regeneracja, przez dodanie do ceny ewidencyjnej szyn (kat. II), — kosztów regeneracji i zapomocą rachunku wytworu wprowadza regenerowane szyny do swego zapasu (kategoria I) materiałów z nowymi cenami i z tymi cenami zalicza je następnie innym Dyrekcjom O.K.P.

3) Wartość szyn z Dz. IV/a poz. 3 należy liczyć również po 90 zł za tonę. Szyny te ze względu na ich małą wartość, winny być używane zasadniczo bez regeneracji.

4) Szyny z Dz. XVI powinny być oceniane i zarachowywane według cen rejestrowych, ustalonych periodycznie zarządzeniami Ministerstwa dla materiałów żelaznych starych z Dz. XVI — obecnie 60 zł za 1 tonę.

III. Sprzedaż lub wydzierżawianie.

Sprzedawać lub wydzierżawiać może Dyrekcja tylko szyny z Dz. XVI w ramach każdorazowych zarządzeń M. K., szyny zaś z Dz. IV lub IV/a mogą być sprzedawane w wyjątkowych należycie uzasadnionych przypadkach po uzyskaniu zgody M. K. na wniosek Dyrekcji, w którym należy motywować możliwość odstąpienia tych szyn z podaniem ceny rejestrowej, oraz proponowanej ceny sprzedażnej, odpowiadającej wartości istotnej materiałów lub też ceny proponowanej przez nabywcę, która jednak w żadnym przypadku nie może być niższa od ceny rejestrowej szyn z doliczeniem obowiązującego dodatku materiałowego 15%.

Warunki sprzedaży i dzierżawy szyn z Dz. XVI są ustalane okresowo oddzielnymi zarządzeniami, zaznacza się jednak, że przy sprzedaży i wydzierżawianiu szyn z Dz. XVI nie należy doliczać dodatku materiałowego.

Klasyfikacja wszystkich materiałów nawierzchni do właściwych działów i numerów mianownictwa powinna być przeprowadzona przy ich odzysku z jak największą sumiennością.

Nadzorcze organy służby drogowej powinny przy wyjazdach służbowych badać zapasy starych szyn co do prawidłowości zaszeregowania do Dz. IV/a, względnie XVI, oraz do poszczególnych pozycji i kategorji tych działów, przy czym szczególną uwagę należy położyć na okoliczność, że do Dz. IV/a mogą być klasyfikowane tylko materiały bez wszelkiej wątpliwości nadające się do dalszego użytku w torach i do tego celu potrzebne.

Dla podanego w schemacie nowego typu szyn „C" należy otworzyć w mianownictwie materiałów w Dz. IV nowy numer 1119 dla szyn nowych i w Dz. IV/a Nr 1120 dla szyn staroużytecznych.

Uporządkowane według powyższych wskazówek zapasy szyn należy oznaczać zapomocą tabliczek drewnianych na słupkach pomalowanych olejno:

a) dla nowych szyn na kolor biały,
b) dla starych szyn, zaliczonych do Dz. IV/a mianownictwa, na kolor zielony z dodaniem skrótu „rg" dla szyn regenerowanych,
c) dla starych szyn, zaliczonych do Dz. XVI na kolor czerwony,
d) dla szyn gwarantowanych wyjętych z torów przed upływem terminu gwarancji na kolor żółty.

Takimi samymi barwami należy malować końce odnośnych szyn.

Na tabliczkach winny być wypisywane: farbą olejną — Nr mianownictwa i typ szyn, oraz kredą — ilości szyn w stosach, jeżeli długość jest normalna dla danego typu (przy czym samą cyfrę długości szyn należy wymienić); jeżeli zaś w stosach są szyny rozmaitej długości, to należy podać tylko granicę tejże (od . . . . . do . . . . .) oraz długość sumaryczną.

Z chwilą wejścia w życie niniejszego okólnika, tracą moc obowiązującą następujące zarządzenia M. K., a mianowicie: z dnia 13.I. 1931 r. Nr V/2-9372/30, z dnia 15.I. 1931 r. Nr V/2-261/31 (Dz. U. M. K. z 1931 r. Nr 2, poz. 14), i z dnia 7.IV. 1932 r. Nr U. N. II-43/3 (Dz. U. M. K. z 1932 r. Nr 10, poz. 85).

Nr U. N. II-43/16.

Schemat do okólnika Nr U. N.

Dział	Grupa torów	Rodzaj szyn: Ciężar „P" kg/mb.	Rodzaj szyn: długość „L" mtr.	Zużycie w m/m	Typy	Kategoria	Cena ewidencyjna za tonę
IVa	1	P ≥ 40	L ≥ 9	8	polskie S. C. b. pruskie 8, 9 i 15 b. rosyjskie 40 b. austriackie A belgijskie i bawarskie	I	120
	2	P ≥ 40	L ≥ 9	8—10	jak pod 1	I	120
		40 > P ≥ 33	L ≥ 9	8	polskie L. b. pruskie 6 i 7 b. rosyjskie 38, 39 i 41 b. austryjackie X, Xa, D, C.IV i XXVII		
	3	P ≥ 40	L ≥ 7,5	8—12	jak pod 2	I i II	90
		40 ≥ P ≥ 33	L ≥ 7,5	8—10			
		P < 33	L ≥ 7,5	8	Typy 4, 5, 10, 56, 99, 152, 164, B, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 42 XXIV, XXIVa, XX, XXX, C, E i różne inne	I	
XVI	Numer mianownictwa 86	dowolny	L ≤ 1,5		złom	III	60
	87	dowolny	dowolna jednak większa od 1,5		budowlane		
	88	dowolny	L ≥ 7,5		bocznicowe		

II-43/16 z dnia 10 marca 1937 r.

	Bliższe określenia jakości, oraz przeznaczenia
Bez względu na wielkość zapasu.	Do tej grupy winny być zaliczane szyny nie wymagające regeneracji.
	Ditto.
	Do tej grupy zaliczać należy szyny o długości i zużyciu wskazanych w grupie 1 i 2, lecz wymagające regeneracji. Po zregenerowaniu szyny te winny być przeniesione do grupy 1 lub 2. Szyny o wadze poniżej 33 kg/m regeneracji nie podlegają.
	Szyny o wadze poniżej 30 kg/m oraz szyny cięższe, typów przestarzałych likwidowanych na P. K. P. — zaliczać należy do tej grupy tylko w ilości niezbędnej do rezerwy stałej i wymiany bieżącej, reszta tych szyn winna być zaliczana do działu XVI, Nr mianownictwa 88.
	Tutaj należą kawałki szyn bez względu na zużycie główki do 1,5 m oraz dłuższe, jednak poskręcane, przepalone itp. Szyny z tej grupy przeznaczone są na sprzedaż jako złom.
	Tutaj należą szyny zużyte poniżej 12 m/m z grupy 1), poniżej 10 m/m z grupy 2) i poniżej 8 m/m z grupy 3), zdatne już tylko dla celów budowlanych własnych i na sprzedaż.
	Tutaj należą szyny zbędne z grupy 3), podlegające likwidacji, czy to ze względu na przestarzały typ, czy też z powodu za małej wagi poniżej 30 kg/1 mb. jednak o zużyciu nieprzekraczającym 8 m/m zdatne jeszcze do budowy bocznic własnych, lub na sprzedaż, albo do wydzierżawienia na budowę bocznic prywatnych. Tutaj zaliczać należy czasowo również szyny typów XXIV i XXIV/a, które w myśl zarządzenia M. K. Nr F. R. IV-53/47/35 z dn. 28.XII. 1935 r. powinny być przekazywane kolejom wąskotorowym.

189.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 22 marca 1937 r. w sprawie odwołania warunków technicznych na dostawę siarczanu miedzi i salmiaku do ogniw galwanicznych, tymczasowych warunków technicznych na dostawę sprężyn do mechanizmów zegarowych aparatów telegraficznych Morse'a, zarządzeń o dokonywaniu napraw i czyszczeniu aparatów blokowych oraz przepisów kontroli szybkości pociągów za pomocą przyrządów rejestrujących i kontaktów szynowych rtęciowych lub pedałowych.

1) Wobec zatwierdzenia przez Pana Ministra Komunikacji zarządzeniem z dnia 16.XI. 1932 r. Nr U. Z. IV-62/27 P.N. Polskich Norm Teletechnicznych $\frac{\text{PN}}{\text{PNT}-710}$ „Salmiak do ogniw galwanicznych", oraz Polskich Norm Teletechnicznych $\frac{\text{PN}}{\text{PNT}-713}$ „Siarczan miedzi do ogniw", odwołuje się niniejszym zarządzenie M. K. z dnia 22.VIII. 1925 r. Nr V. 6368/19/25 w sprawie warunków technicznych na dostawę siarczanu miedzi i salmiaku do ogniw galwanicznych (Dz. Urz. M. K. Nr 9, poz. 23 z 1925 r.);

2) na skutek zatwierdzenia przez Pana Ministra Komunikacji zarządzeniem z dnia 12.XII. 1935 r. Nr U. Z. IV-164/12 Polskich Norm Teletechnicznych $\frac{\text{PN}}{\text{PNT}-301}$ „Aparat telegraficzny Morse'a", odwołuje się niniejszym tymczasowe warunki techniczne na dostawę sprężyn do mechanizmów zegarowych aparatów telegraficznych Morse'a (Dz. Urz. M. K. Nr 8, poz. 95 z 1929 r.);

3) w związku z wydaniem Przepisów obsługi i utrzymania urządzeń nastawczych i blokowych Nr E 11, zatwierdzonych zarządzeniem Pana Ministra Komunikacji z dnia 6.V. 1936 r. Nr U. Z. II-127/22 (Dz. Urz. M. K. Nr 54, poz. 272 z 1936 r.), odwołuje się niniejszym zarządzenie Min. Kom. o wydaniu przepisów kontroli szybkości pociągów za pomocą przyrządów rejestrujących i kontaktów szynowych rtęciowych lub pedałowych (Dz. Urz. M. K. Nr 13, poz. 110 z 1931 r.) oraz zarządzenie Min. Kom. w sprawie dokonywania napraw i czyszczenia aparatów blokowych (Dz. Urz. M. K. Nr 6, poz. 56 z 1933 r.).

Nr U. Z. IV-64/5.

190.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 marca 1937 r. w sprawie planu wykonania robót związanych z zabezpieczeniem ruchu na przejazdach kolejowych.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia i zarządza, co następuje:

W myśl ust. 3 § 32 rozp. z 3.II. 1932 r. (Dz. T. i Z. K. Nr 13, poz. 81) przystosowanie przejazdów do przepisów wymienionego rozporządzenia powinno nastąpić według planu ustalonego przez Ministerstwo Komunikacji. Plan ten znajduje swój wyraz w programach robót ustalanych corocznie.

Jak z powyższego wynika, roboty mające na celu przystosowanie przejazdów do wymagań obowiązujących przepisów powinny być wykonywane stopniowo, w miarę możliwości finansowych i posiadanych na ten cel kredytów, mianowicie: urządzenie rogatek lub samoczynnej sygnalizacji zbliżania się pociągów i ustawienie wskaźników ostrzegawczych przejazdowych — w ramach kredytów, które są przydzielane w rozchodach budżetowych funduszu inwestycyjnego w Rozdz. 3 § 9 poz. 2, roboty zaś związane z polepszeniem warunków widzialności przejazdów — w Dz. 2 Rozdz. 2 preliminarza eksploatacyjnego.

W szczególności powinno się zarachowywać:

a) usunięcie drzew, zarośli, wałów ziemnych oraz usunięcie lub przestawienie płotów i parkanów (zasłony śnieżne) — na Dz. 2 Rozdz. 2 § 2 poz. 5;

b) poszerzenie wykopów, usunięcie pagórków itp. — na Dz. 2 Rozdz. 2 § 3 poz. 1;

c) przeniesienie lub rozbiórkę budynków — na Dz. 2 Rozdz. 2 § 5 preliminarza eksploatacyjnego.

Co do kolejności wykonania robót, to przede wszystkim powinny być wykonywane roboty na tych przejazdach, na których, czy to ze względu na zwiększenie szybkości pociągów, czy też z innych powodów, istnieją gorsze warunki bezpieczeństwa.

Ponieważ środki finansowe nie pozwalają na przystosowanie wszystkich przejazdów do wymagań przepisów w krótkim czasie, w poszczególnych przypadkach przejazdy bardziej niebezpieczne a nie odpowiadające dotychczas postanowieniom przepisów mogą być zabezpieczane doraźnie za pomocą następujących środków:

1) prowizoryczne strzeżenie przejazdu,

2) zmniejszenie szybkości pociągów przed przejazdem,

3) ustawienie wskaźników (8), ustalonych w Przepisach Sygnalizacji obowiązujących maszynistów do podawania sygnału „Baczność".

Środki te, o charakterze tymczasowym, należy stosować indywidualnie, licząc się z możliwościami finansowymi i biorąc pod uwagę, czy i o ile zastosowane środki mogą poprawić warunki bezpieczeństwa bez zbytniego skrępowania warunków ruchu.

W razie konieczności ustalenia w pewnych przypadkach prowizorycznego strzeżenia, koszty utrzymania dróżników przejazdowych należy odnosić na kredyty służby drogowej w Dz. 2 rodz. 2 § 1.

Niniejszy okólnik wydaje się w zamian okolników z dnia 19.V. 1933 r. Nr U. J. III-211/9, z dn. 19.VI. 1935 r. Nr U. J. III-211/8, z dn. 30.I. 1935 r. Nr U. Z. III-143/3, z dn. 1.II. 1936 r. Nr U. J. III-213/55 i z dn. 31.VIII. 1936 r. Nr U. J. III-211/17, które anuluje się.

Nr U. J. III-211/9.

191.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 marca 1937 r. w sprawie przepisów o zabezpieczeniu ruchu na przejazdach kolejowych w poziomie szyn.

W związku z rozporządzeniem z dnia 3 lutego 1932 r. w sprawie przepisów o zabezpieczeniu ruchu na przejazdach kolejowych w poziomie szyn (Dz. T. i Z. K. Nr 13, poz. 81) Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, co następuje:

do § 3 ust. 1) b) i § 5 ust. 2) c).

Przejazdy przez tory stacyjne, na których stale odbywają się manewry taboru kolejowego, powinny być strzeżone bez względu na szybkość kursujących pociągów i szybkość przetaczania taboru kolejowego.

do § 3 ust. 2).

Spośród przejazdów, nie odpowiadających całkowicie warunkom widzialności, wymienionym w § 6, do kategorii I mogą być zaliczone takie przejazdy, na których pociągi są widzialne na odległość wynoszącą co najmniej 50% odległości, określonej na podstawie wzorów § 6.

Należy przy tym brać pod uwagę szybkość pociągów na danej linii oraz gęstość ruchu na drodze zgodnie z postanowieniami § 3 ust. 2).

do § 3 ust. 2) i § 5 ust. 2) a).

Badanie ruchu kołowego na przejazdach (rejestracja przejeżdżających pojazdów) powinno być dokonywane periodycznie co 4 lata. W przypadkach, gdy przez Dyrekcję O.K.P. zostaną poczynione spostrzeżenia co do znacznego zwiększenia ruchu na przejeździe lub gdy o takim zwiększeniu ruchu powiadomi władze kolejowe właściwy powiatowy zarząd drogowy, powinno być zarządzone nowe badanie ruchu kołowego na przejeździe, niezależnie od okresu czasu, jaki minął od ostatniego badania.

Badanie ruchu kołowego należy przeprowadzać w odstępach corocznych tylko na tych przejazdach, na których przy poprzednim badaniu ilość przejeżdżających była zbliżona do norm, ustalonych w ustępach: 2) § 3 i 2) a) § 5 rozp. z dnia 3.II. 1932 r.

Potrzeba badania ruchu kołowego może zachodzić nie tylko na przejazdach kategorii I, lecz także na przejazdach kategorii II i IV z uwagi na postanowienia § 4 i § 5 ust. 2) i 3) wymienionego rozporządzenia.

Badania należy przeprowadzać w okresach największego natężenia ruchu drogowego (intensywne roboty polne, dnie targowe itp.).

Przy badaniu należy liczyć dwa motocykle za jeden pojazd mechaniczny; rowerów nie należy zaliczać do pojazdów.

do § 5 ust. 2) b).

Ustęp ten należy rozumieć: „jeżeli droga kołowa na jednym przejeździe przecina więcej niż dwa tory główne na szlaku lub główne zasadnicze na stacji"; (zgodnie z nomenklaturą, przyjętą w § 4 Przepisów R1").

do § 6 i § 8.

Widzialność przejazdu należy badać w warunkach, możliwie zbliżonych do tych, w jakich znajdują się korzystający z przejazdu, t.j. obserwując z drogi, z wysokości oka normalnego człowieka, czoło zbliżającego się pociągu.

Czasowo istniejące niedostateczne warunki widzialności (np. spowodowane rosnącym zbożem) należy brać pod uwagę przy zaliczaniu przejazdów do poszczególnych kategorii, t. zn., że jeżeli w pewnej porze roku lub w pewnych godzinach dnia zachodzą okoliczności, pogarszające warunki widzialności na przejeździe, to powinien on być zaliczony czasowo lub na stałe do jednej z wyższych kategorii (II, III lub IV) zależnie od warunków ruchu.

Dyrekcja powinna zatem baczyć, aby przeciwdziałać powstawaniu takich złych warunków widzialności w tych przypadkach, gdy to zależy od Dyrekcji, np. przez stawianie odpowiednich warunków przy wydzierżawianiu gruntów pracownikom kolejowym, przy udzielaniu zezwoleń na budowę bocznic itp.

W razie zarządzenia jazdy jednotorowej po dwutorowym szlaku powinno być za każdym razem zorganizowane strzeżenie tych przejazdów zaliczonych do kategorii I-ej, które nie odpowiadałyby wówczas dla jednego kierunku wymaganiom warunków widzialności. W wyjątkowych przypadkach, w razie niemożliwości doraźnego zorganizowania strzeżenia, należy zmniejszyć odpowiednio szybkość pociągów na tych przejazdach i zarządzić dawanie sygnału gwizdkiem lub dzwonem z parowozu.

Takie same środki zabezpieczenia ruchu powinny być zastosowane w razie zmiany kierunku ruchu na łącznicach jednotorowych o normalnym jednostronnym kierunku ruchu.

do § 6 ust. 3).

Przez „ruch samochodowy" nie należy rozumieć sporadycznych przypadków przejeżdżania samochodów przez przejazd.

do § 9.

Zmiany sposobu zabezpieczenia istniejących przejazdów, polegające na wprowadzeniu zabezpieczenia sygnalizacją samoczynną (kate-

goria II) lub zniesieniu strzeżenia przejazdu bez wprowadzenia sygnalizacji (kategoria I), zamiast stosowanego poprzednio zabezpieczenia rogatkami (kategoria III lub IV), mogą być zarządzone przez Dyrekcję O.K.P. po uzgodnieniu z powiatowymi władzami administracji ogólnej i powiatowymi zarządami drogowymi.

Przy rozważaniu sprawy zaliczenia przejazdów strzeżonych do kategorii I należy wyjaśnić, czy nie było by pożądane pozostawić strzeżenia na tych przejazdach, gdzie tego wymagają specjalne względy miejscowe, np. jeżeli przejazd nie odpowiada postanowieniom rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Kolei z dnia 2.VII. 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr 65, poz. 641), w razie częstych przemarszów wojsk itp.

Sprawy dotyczące ustalenia sposobu strzeżenia nowych przejazdów powinny być uzgadniane z wojewódzkimi władzami administracji ogólnej.

do § 15.

Zastosowanie wyłącznie sygnalizacji dźwiękowej jest niedostateczne.

do § 27 ust. 3).

Na przejazdach na drogach, po których kursują autobusy, odległość rogatek od skrajnej szyny — w przypadkach, omówionych w ust. 3) § 27—powinna wynosić co najmniej 12 m.

do § 30.

Przed zorganizowaniem strzeżenia, w razie potrzeby, powinno być zarządzone odpowiednie zmniejszenie szybkości pociągów na przejeździe, a w każdym razie, dawanie sygnału gwizdkiem lub dzwonem z parowozu.

Jednocześnie odwołuje się okólniki z dnia 12.VII. 1932 r. Nr U. O. V-151/18, z dnia 12.VIII. 1933 r. Nr U. J. III-211/11, z dnia 28.VIII. 1933 r. Nr U. J. III-211/15, z dnia 23.VIII. 1935 r. Nr U. J. III-211/10 i z dnia 27.XI. 1935 r. Nr U. J. III-211/4.

Nr U. J. III-211/8.

192.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 marca 1937 r. w sprawie dozoru nad rozjazdami i urządzeniami bezpieczeństwa na bocznicach.

W wyjaśnieniu końcowego ustępu punktu 3-go zezwoleń na budowę bocznic, który to ustęp opiewa:

„Dyrekcja ustanowi odpowiedzialny nadzór nad rozjazdem, wiodącym na odgałęzienie", Ministerstwo Komunikacji zaznacza, co następuje:

1) Rozjazdy, odgałęziające bocznice od toru głównego na szlaku, nie wymagają stałego dozoru przez oddzielnego pracownika.

2) Rozjazdy te powinny być dozorowane periodycznie w takich odstępach czasu zależnie od napięcia ruchu pociągów, żeby było zagwarantowane całkowite bezpieczeństwo ruchu.

3) Dozór periodyczny powinien być wykonywany przez pracowników kolejowych: robotników wykonywujących obchody linii kolejowych, pracowników, zajętych w pobliżu na robotach, idących do roboty lub wracających z roboty, zapalających latarnie zwrotnicowe itp.

4) Jeżeli jednak dozór, wykonywany w powyższy sposób byłby niedostateczny, należy wyznaczyć dla dodatkowego dozoru oddzielnego pracownika na pewną ilość godzin dziennie, aby osiągnąć całkowite bezpieczeństwo.

5) Dyrekcje powinny ustalić przed otwarciem bocznicy, przez kogo i w jakich godzinach ma być dokonywany periodyczny dozór nad rozjazdami.

6) Na liniach jednotorowych oraz na dwutorowych w razie ruchu po jednym torze, gdy szybkość pociągów osobowych przekracza 70 km/godz., a szybkość pociągów towarowych — 40 km/godz., należy ustawić na koszt posiadacza bocznicy wskaźnik 11, ograniczający szybkość pociągów osobowych do 70 km/godz., pociągów zaś towarowych do 40 km/godz.

7) Za periodyczny dozór rozjazdów bocznicowych, dokonywany, jak wskazano w p. 3), nie należy pobierać opłat, natomiast za dozór, dokonywany przez pracownika specjelnie wyznaczonego do dodatkowego dozoru, jak wskazano w p. 4), należy pobierać opłatę w wysokości, zależnej od ilości godzin, zajętych na dokonywanie dozoru.

W tym samym zakresie co nadzór nad rozjazdami powinien być wykonywany nadzór nad urządzeniami bezpieczeństwa na bocznicach (zamki kluczowe, wykolejnice, sygnały, wskaźniki i tp.).

Rozjazdy na bocznicach, zamkniętych czasowo, powinny być zabezpieczone w sposób, gwarantujący całkowicie bezpieczeństwo ruchu pociągów.

Jednocześnie odwołuje się okólniki z dnia 5.XI. 1931 r. Nr U. O. V-141/1 i z dnia 5.IX. 1936 r. Nr U. Z. II-131/8.

Nr U. J. III-201/10.

193.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 20 marca 1937 r. w sprawie opłat za sporządzanie projektów bocznic.

W uzupełnieniu rozp. z dnia 30.IX. 1931 r. Nr V/1a/7285/31 o trybie postępowania przy sporządzaniu przez pracowników kolejowych projektów bocznic dla przedsiębiorstw prywat-

nych (Dz. Urz. M. K. z 1931 r. Nr 20, poz. 159), Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że do sumy kosztorysowej przyjmowanej za podstawę do obliczenia kwoty za sporządzenie projektu bocznicy prywatnej, należy doliczać dodatek administracyjny zgodnie z rozporządzeniem Nr U. J. V-402/21 z dn. 27.VI. 1934 r. (Dz. Urz. M. K. z 1934 r. Nr 23, poz. 127).

Jednocześnie odwołuje się okólnik z dnia 27.II. 1936 r. Nr U. J. V-402/11.

Nr U. J. V-402/12.

194.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 25 marca 1937 r. w sprawie podziału wydatków rzeczowych służby drogowej na podpozycje.

Dla celów statystyki i przeprowadzenia należytej kontroli wydatków oraz dla posiadania ściślejszych danych do preliminowania i podziału kredytów jak również dla sporządzania załączników do rocznych sprawozdań budżetowych powinny Dyrekcje prowadzić nadal statystykę wydatków z Dz. 2 R. 2 §§ 2—5 według wyszczególnionego w załączniku podziału na podpozycje.

Statystykę wydatków według załączonego podziału mają prowadzić Wydziały i Oddziały Drogowe, przy czym Oddziały Drogowe powinny przedstawiać Dyrekcji zestawienia na drukach P.K.P. Seria F. Nr 308 przy miesięcznych wykazach wydatków osobowych i rzeczowych.

Z chwilą wejścia w życie niniejszego okólnika traci moc obowiązującą zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 14.II. 1936 r. Nr U. N. VI-208/3 oraz zarządzenia poprzednie z dnia 1.V. 1930 r. Nr V-1a/3239/30, 5.I. 1931 r. Nr V-1a/10442/30 i z 26.IV. 1932 r. Nr U. O. II-31/5 w sprawie podziału wydatków rzeczowych służby drogowej na podpozycje.

Nr U. N. VI-208/1.

Załącznik do okólnika Min. Kom. z dnia 25 marca 1937 r. Nr U. N. VI-208/1.

Podział

wydatków rzeczowych służby drogowej (Dz. 2 rozdz. 2 §§ 2—5) na podpozycje, ujmujące koszt poszczególnych kategorii robót.

§ 2 poz. 1.

Rozchody kancelaryjne.

a) Materiały kancelaryjne i rysunkowe,
b) druki manipulacyjne, roboty introligatorskie i litograficzne,
c) opłaty pocztowe, telegraficzne i telefoniczne, czasopisma, koszty ogłoszenia przetargów i inne wydatki biurowe.

§ 2 poz. 2.

Opał, światło i utrzymanie porządku.

a) Opalanie biur, warsztatów, garaży, cieplic, poczekalni na przystankach osobowych, dyżurek na przejazdach i przy mostach, pomieszczeń koszarowych i innych służbowych,
b) opalanie łaźni i pomieszczeń kąpielowych wraz z obsługą i utrzymaniem porządku,
c) oświetlenie pomieszczeń wymienionych w p. p. a) i b) oraz oświetlenie klatek schodowych domów mieszkalnych,
d) oświetlenie dróg, ulic, placów, mostów, tuneli, przejazdów oraz miejsc pracy,
e) oświetlenie latarń sygnałowych i latarek ręcznych,
f) utrzymanie porządku w biurach, warsztatach, poczekalniach na przystankach osobowych, pomieszczeniach koszarowych i innych pomieszczeniach służbowych,
g) koszt benzyny i smarów dla drezyn, wózków i rowerów motorowych.

§ 2 poz. 3.

Utrzymanie i wymiana inwentarza.

a) utrzymanie inwentarza,
b) wymiana inwentarza.

§ 2 poz. 4.

Znaki drogowe.

a) utrzymanie znaków drogowych,
b) utrzymanie graniczników i kopców granicznych,
c) wymiana znaków drogowych,
d) wymiana graniczników.

§ 2 poz. 4a.

Pomiary techniczno-kolejowe i gruntowe.

a) Regulacja łuków na szlaku,
b) „ „ i wjazdów na stacjach,
c) pomiary sytuacyjne szlaków,
d) „ „ stacyj,
e) przekilometrowanie szlaków,
f) niwelacja reperów,
g) pomiary dla sporządzenia profilów podłużnych.
h) pomiary dla zahipotekowania gruntów,
i) „ „ rozgraniczenia gruntów,
j) „ „ wydzielenia sprzedanych względnie wydzierżawionych gruntów,
k) inne prace gruntowo-pomiarowe.

§ 2 poz. 5.

Inne rozchody.

a) Utrzymanie i naprawa dróg i placów,
b) utrzymanie i naprawa wszelkich ogrodzeń,
c) utrzymanie i naprawa zasłon odśnieżnych stałych,
d) utrzymanie, naprawa, ustawienie i zdjęcie zasłon odśnieżnych przenośnych oraz wskaźników dla pługów odśnieżnych,
e) zakup zasłon odśnieżnych wraz z kołkami,
f) utrzymanie ogrodów (skwerów i dekoracyjnych ogródków na stacjach przy dworcach kolejowych),
g) utrzymanie szkółek drzewnych,
h) „ żywopłotów i wysadzenie nowych żywopłotów,
i) utrzymanie pasów ochronnych i założenie nowych,
j) obsługa drezyn ręcznych i pomoc przy obsłudze motorowych,
k) udział w kosztach utrzymania dróg,
l) różne wydatki nieobjęte powyższymi rubrykami (straż przeciwpożarowa w lasach, urządzenie pomostów dla przewozu bagażu itd.).

§ 2 poz. 6.

Usuwanie śniegu i lodu.

a) usuwanie śniegu i lodu z torów, placów, ulic, dachów, rowów (prócz pobocznych) i z pod mostów, przestawianie zasłon odśnieżnych przenośnych,
b) obsługa pługów odśnieżnych,
c) odszkodowanie za ustawienie zasłon przenośnych na gruntach sąsiedzkich.

§ 2 poz. 7.

Obchody nadzwyczajne toru.

a) Koszt obchodów nadzwyczajnych w wypadkach zjawisk żywiołowych (zawieje, ulewy, powodzie, usuwiska),
b) koszt obchodów nadzwyczajnych w związku z przejazdem pociągów szczególnie ważnych i w przypadkach gdy bezpieczeństwo ruchu może być zagrożone, wreszcie koszt nadzwyczajnego dozoru niektórych miejsc na torze lub poszczególnych budowli w pewnych specjalnych przypadkach.

§ 3 poz. 1.

Roboty ziemne, mury oporowe i ochronne, kanalizacja podtorza.

a) Utrzymanie torowiska (rowy, dreny, kanalizacja),
b) wymiana gruntu gliniastego w miejscach tworzenia się wysadzin,
c) naprawa zapadlisk w miejscowościach górniczych,
d) utrzymanie wszelkiego rodzaju murów (ochronnych, oporowych itp.),
e) utrzymanie fundamentów obrotnic,
f) „ „ przesuwnic,
g) „ „ wag pomostowych,
h) „ „ popielnic i żurawi wodnych,
i) utrzymanie przejazdów w poziomie szyn,
j) regulacja rzek i oczyszczanie potoków górskich oraz udział w spółkach wodnych,
k) naprawa główna wyżej wymienionych urządzeń.

§ 3 poz. 2.

Tunele, mosty, przepusty i inne budowle.

a) Bieżące utrzymanie rur i przepustów,
b) bieżące utrzymanie mostów stałych i wiaduktów kolejowych,
c) malowanie mostowych konstrukcyj stalowych i żelaznych,
d) wymiana mostownic,
e) wymiana dyliny,
f) bieżące utrzymanie mostów prowizorycznych,
g) bieżące utrzymanie wiaduktów drogowych,
h) bieżące utrzymanie kładek dla pieszych,
i) bieżące utrzymanie tuneli liniowych,
j) bieżące utrzymanie tuneli stacyjnych,
k) naprawa główna mostów, przepustów i innych budowli podtorza.

§ 4 poz. 1.

Bieżąca naprawa toru.

a) Ogólne utrzymanie torów,
b) naprawa wysadzin (robocizna),
c) obchody normalne,
d) tępienie chwastów ręcznie,
e) tępienie chwastów „Herbatoxem".

§ 4 poz. 2.

Szyny i złączki.

a) pojedyńcza wymiana szyn,
b) wymiana złączek bieżąca,
c) koszt materiałów żelaznych przy naprawie wysadzin,
d) wymiana złączek specjalna oraz uzupełnienie opórek przeciwpełznych,
e) spawanie styków,
f) napawanie końców szyn,
g) utrzymanie kozłów oporowych,
h) wymiana ciągła szyn i złączek materiałem całkowicie nowym,
i) wymiana ciągła szyn i złączek materiałem częściowo nowym, częściowo staroużytecznym (wymiana wtórna).

§ 4 poz. 3.

Podkłady i podrozjazdnice.

a) Pojedyńcza wymiana podkładów materiałem nowym,
b) pojedyńcza wymiana podkładów materiałem starourzytecznym,
c) wymiana podrozjazdnic materiałem nowym,
d) wymiana podrozjazdnic materiałem starourzytecznym,
e) wymiana podkładów przy wymianie ciągłej szyn,
f) wymiana podkładów przy wymianie wtórnej szyn,
g) zgęszczenie podkładów,
h) materiały drewniane przy naprawie wysadzin.

§ 4 poz. 4.

Podsypka.

a) Uzupełnienie podsypki tłuczniem,
b) uzupełnienie podsypki żwirem rzecznym lub sianym,
c) uzupełnienie podsypki materiałem żwirowo piaskowym,
d) przesiewanie tłucznia lub żwiru rzecznego lub sianego,
e) całkowita wymiana podsypki na tłuczeń,
f) całkowita wymiana podsypki na żwir siany lub rzeczny,
g) częściowa wymiana podsypki na tłuczeń pod złączami i rozjazdami,
h) pokrycie torów tłuczniem,
i) inne roboty (urządzenie nowych kopalń żwiru).

§ 4 poz. 5.

Rozjazdy i skrzyżowania.

a) Utrzymanie i naprawa bieżąca rozjazdów, skrzyżowań i przecięć torów,
b) wymiana rozjazdów zwykłych (materiałem nowym lub starourzytecznym),
c) wymiana rozjazdów skupionych (materiałem nowym lub starourzytecznym),
d) wymiana rozjazdów angielskich pojedyńczych (materiałem nowym lub starourzytecznym),
e) wymiana rozjazdów angielskich podwójnych (materiałem nowym lub starourzytecznym),
f) wymiana skrzyżowań torów (materiałem nowym lub starourzytecznym),
g) wymiana przecięć torów (materiałem nowym lub starourzytecznym),
h) wymiana zwrotnic (materiałem nowym lub starourzytecznym),
i) wymiana krzyżownic (materiałem nowym lub starourzytecznym),
j) wymiana iglic (materiałem nowym lub starourzytecznym),
k) wymiana odbojnic (materiałem nowym lub starourzytecznym),
l) napawanie krzyżownic,
ł) napawanie innych części rozjazdów.

§ 5.

Budynki.

a) Asenizacja, czyszczenie kominów, czyszczenie śmietników i wywóz śmieci, dezynfekcja terenów i budynków,
b) utrzymanie studzien wszelkich typów i innych źródeł wody, sieci zewnętrznej wodociągowej i kanalizacyjnej, dowożenie wody do mieszkań i do biur przy braku studzien i wodociągów,
c) opłaty za wodę dla mieszkań i biur z wodociągów miejskich i za korzystanie z kanałów miejskich,
d) utrzymanie peronów,
e) bieżące utrzymanie wszelkich budynków,
f) wewnętrzne odnawianie lokali w budynkach kolejowych,
g) gruntowna naprawa wszelkich budynków, przeróbki i uzupełnienia,
h) utrzymanie lokali biurowych w wynajętych budynkach.

195.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 18 lutego 1937 r. w sprawie wydania Regulaminu zjazdów naczelników i inżynierów służby drogowej P.K.P.

Niniejszym zarządzam:

§ 1.

Organizację i tryb pracy zjazdów naczelników i inżynierów służby drogowej P.K.P. ustala załączony Regulamin.

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Jednocześnie traci moc obowiązującą Regulamin zjazdów zatwierdzony przez Ministra Komunikacji dnia 21 maja 1930 r.

Nr U. N. VII. 11/7/36.

Załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 18 lutego 1937 r Nr U. N. VII-11/7/36.

REGULAMIN

zjazdów naczelników i inżynierów służby drogowej P.K.P.

§ 1.

Cel zjazdów.

Zjazdy naczelników służby drogowej i inżynierów służby drogowej Polskich Kolei Państwowych, nazywane w dalszym ciągu „zjazdami", mają na celu rozważanie ważniejszych zagadnień technicznych i gospodarczych służby drogowej kolei państwowych, utrzymanie łączności pomiędzy inżynierami tej służby oraz zaznajomienie ich z wynikami pracy poszczególnych dyrekcji okręgowych kolei państwowych (D.O.K.P) w dziedzinie służby drogowej.

§ 2.

Uczestnicy zjazdów.

(1) W zjazdach biorą udział:

1) naczelnicy wydziałów i inżynierowie Departamentu Utrzymania i Budowy Kolei M. K., delegowani na zjazd przez Dyrektora Departamentu,

2) naczelnicy, służby drogowej wszystkich D.O.K.P. lub ich zastępcy,

3) inżynierowie służby drogowej wszystkich D.O.K.P., delegowani na zjazd przez dyrektorów kolei państwowych, w ilości ustalonej przez Ministerstwo Komunikacji,

4) członkowie Komitetu zjazdów i sekretarz Komitetu (§ 3).

(2) W każdym zjeździe mogą wziąć udział delegaci zainteresowanych departamentów i biur M. K. oraz Głównej Inspekcji Komunikacji.

§ 3.

Zarządzanie sprawami zjazdów.

(1) Sprawami zjazdów zarządza Komitet Zjazdów, nazywany w dalszym ciągu „Komitetem", składający się z Przewodniczącego i trzech członków Komitetu, z których jeden jest sekretarzem Komitetu.

(2) Przewodniczącego i sekretarza Komitetu wyznacza Dyrektor Departamentu Utrzymania i Budowy Kolei, innych zaś członków Komitetu wybiera Zjazd na okres czasu do następnego zjazdu (§ 5).

(3) Komitet urzęduje stale i ma swą siedzibę w Warszawie.

(4) Do zadań Komitetu należy:

1) przygotowanie i zwoływanie zjazdów (§ 4),

2) organizowanie wycieczek zjazdu (§ 7),

3) sporządzanie i rozsyłanie protokółów zjazdów (§ 8),

4) załatwianie spraw gospodarczych zjazdów (§ 10).

(5) Komitet decyduje o sprawach zjazdów kolegialnie, na posiedzeniach, które Przewodniczący Komitetu zwołuje w miarę potrzeby.

(6) Uchwały Komitetu zatwierdza Dyrektor Departamentu Utrzymania i Budowy Kolei w M. K.

§ 4.

Przygotowanie i zwołanie zjazdu.

(1) Program obrad każdego zjazdu uchwala w zarysie zjazd poprzedni, wyznaczając poszczególnym D.O.K.P. lub inżynierom, za ich zgodą, opracowanie odpowienich referatów. Jeżeli z jakichkolwiek powodów wyznaczone referaty nie mogą być ukończone na zjazd, należy o tym zawczasu zawiadomić Komitet.

(2) W czasie między jednym zjazdem a drugim zarówno Departament Utrzymania i Budowy Kolei w M. K., jak i poszczególne Dyrekcje mogą wnosić do programu zjazdu dodatkowe sprawy do rozpatrzenia, przygotowując odpowiednie referaty. Zgłoszenia te winny być zakomunikowane Komitetowi Zjazdów wraz z gotowymi referatami, nie później niż na 4 tygodnie przed wyznaczonym terminem zwołania Zjazdu (ust. 5).

(3) Opracowanie wymienionych w programie referatów w ogólnych zarysach ma polegać na oświetleniu danej sprawy na podstawie opinii i danych statystycznych poszczególnych D.O.K.P., a o ile to będzie możebne to i kolei

zagranicznych, oraz na podstawie doświadczeń i eksperymentalnych badań dokonanych we własnym zakresie.

(4) Wszystkie D.O.K.P. mają obowiązek okazać referentom spraw jak najdalej idącą pomoc przez udzielanie danych statystycznych, opinii, opisów itp.

(5) Referaty wraz z wnioskami referenta powinny być przedstawione Komitetowi Zjazdu nie później niż na 4 tygodnie przed terminem Zjazdu, w 3-ch egzemplarzach.

(6) Najpóźniej na trzy tygodnie przed terminem zjazdu Komitet rozsyła otrzymane referaty i wnioski prac Komisji Zjazdu (§ 6) uczestnikom przyszłego zjazdu w celu zaznajomienia się z ich treścią i ułatwienia obrad zjazdu.

(7) Zjazd zwołuje Przewodniczący Komitetu po zasięgnięciu zgody Dyrektora Departamentu Utrzymania i Budowy Kolei w M. K. co do terminu i miejsca zjazdu (§ 5 ust. (7)). Zasadniczo zjazdy powinny odbywać się raz na rok.

(8) Pismo zwołujące zjazd powinno być wysłane co najmniej na 2 tygodnie przed terminem zjazdu i powinno zawierać porządek dzienny zjazdu. Zawiadomienie o zjeździe otrzymują wszyscy uczestnicy przyszłego zjazdu, zainteresowane departamenty i biura M. K. oraz Główna Inspekcja Komunikacji.

(9) Dyrektor Departamentu Utrzymania i Budowy Kolei ma prawo wnieść pod obrady zjazdu sprawy niewymienione w porządku dziennym, z pominięciem wyznaczonych wyżej terminów i bez opracowania odpowiedniego referatu.

§ 5.

Otwarcie, obrady i zamknięcie zjazdu.

(1) Zjazd otwiera Przewodniczący Komitetu.

(2) Po otwarciu Zjazdu, zjazd wybiera spośród siebie prezydium składające się z przewodniczącego zjazdu, 2-ch zastępców przewodniczącego i dwóch sekretarzy; sekretarz Komitetu jest trzecim sekretarzem zjazdu.

(3) Uczestnicy zjazdu mają prawo zabierać głos w sprawach omawianych na zjeździe, stawiać wolne wnioski i brać udział w głosowaniu Prawo głosowania nie służy delegatom departamentów i biur M. K. i G. J. K. (§ 2 ust. (2)).

(4) Przedstawione na zjazd referaty, mogą być, wedle uznania zjazdu odczytane, lub też w razie dostatecznego zaznajomienia się członków zjazdu z materiałem referatu wprost poddany dyskusji; wnioski referenta uzupełnione uwagami członków zjazdu mają być poddane pod głosowanie. Każdy członek zjazdu ma jeden głos, absolutna większość głosów stanowi o przyjęciu, lub odrzuceniu przez zjazd wniosków. W razie równości głosów decyduje głos przewodniczącego.

(5) Zjazd może powoływać komisje zjazdu (§ 6).

(6) Jeżeli członek zjazdu biorący udział w głosowaniu nie zgadza się z uchwałą zjazdu, ma prawo zgłosić swoją odmienną opinię należycie umotywowaną, która ma być podana do wiadomości prezydium zjazdu lub też do Komitetu, jednakże nie później niż w ciągu 7 dni po zamknięciu zjazdu.

(7) Po wyczerpaniu porządku dziennego zjazd uchwala program obrad następnego zjazdu (§ 4 ust. (1)), dokonywa wyboru 2 członków Komitetu (§ 3 ust. (2)), oraz uchwala dezyderat o terminie i miejscu następnego zjazdu (§ 4 ust. (7)).

(8) Zjazd zamyka Przewodniczący Zjazdu, wręczając wszelkie akta i materiały zjazdu Przewodniczącemu Komitetu. Pełnomocnictwa prezydium Zjazdu kończą się z chwilą zamknięcia zjazdu.

§ 6.

Komisje zjazdu.

(1) Zjazd może wyłaniać spośród swoich członków komisje, wyznaczając dla nich przewodniczących, do opracowania spraw, wymagających dłuższego szczegółowego rozpatrzenia jak np. regulaminów, instrukcji itp. Komisja winna opracować powierzone sobie zadanie w możliwie najkrótszym, względnie w wyznaczonym przez zjazd terminie; Przewodniczący komisji zwołuje jej posiedzenia, sporządza protokóły z przebiegu obrad i rezultaty prac komisji przedstawia Komitetowi zjazdu.

(2) Wyniki prac komisji rozpatruje następny z kolei zjazd.

§ 7.

Wycieczki zjazdu.

(1) Zjazd może, za zgodą Ministerstwa Komunikacji. odbywać wycieczki potrzebne do bliższego poznania pewnej dziedziny lub obiektów służby drogowej.

(2) W wycieczkach zjazdu mają prawo brać udział wszyscy uczestnicy Zjazdu. Organizacją wycieczek zajmuje się Komitet.

§ 8.

Protokóły obrad zjazdów.

(1) Protokół obrad zjazdu prowadzi sekretarz Komitetu.

(2) Do protokółu wpisuje się porządek dzienny zjazdu, nazwiska uczestników zjazdu, streszczenie dyskusji i uchwały zjazdu oraz dołącza się doń odpisy referatów zgłoszonych na zjazd.

(3) W protokóle umieszcza się, na żądanie poszczególnych uczestników zjazdu, ich opinie odmienne od uchwał zjazdu.

(4) Protokół zjazdu przedstawia Komitet Departamentowi Utrzymania i Budowy Kolei

w M. K., a po zaakceptowaniu redakcji protokółu przez Departament — przesyła wszystkim zainteresowanym departamentom i biurom M. K., Głównej Inspekcji Komunikacji i dyrekcjom okręgowym kolei państwowych.

(5) Akta zjazdu przechowuje sekretarz Komitetu.

§ 9.

Realizacja uchwał zjazdu.

Uchwały zjazdu realizuje M. K., w miarę możności.

§ 10.

Sprawy gospodarcze zjazdu.

(1) Koszty zjazdu pokrywa się z kredytów przewidzianych na ten cel w planie finasowo-gospodarczym przedsiębiorstwa „P.K.P.".

(2) Przyjezdni uczestnicy zjazdów otrzymują za czas obrad zjazdu normalne diety służbowe.

(3) Przewodniczący i sekretarz Komitetu mogą za swe czynności na wniosek Dyrektora Departamentu Utrzymania i Budowy Kolei, otrzymywać wynagrodzenie ustalone przez Ministra Komunikacji.

(4) Wszelkie sprawy gospodarcze zjazdów załatwia Komitet.

196.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 3 listopada 1936 r. w sprawie wyszczególniania i rejestracji objektów stałych w grupie „urządzeń mechanicznych i elektrycznych" i w grupie „ruchomości".

Z pomiędzy urządzeń mechanicznych i elektrycznych w siłowniach warsztatów, elektrowniach, gazowniach, pompowniach, nasycalniach i w warsztatach, — zalicza się do stałych obiektów tylko takie, które są związane z budynkiem za pomocą wmurowania lub stanowią zespoloną całość, a więc: oprócz kotłów w siłowniach i pompowniach, oraz instalacyj stałych w elektrowniach i gazowniach, także wały transmisyjne, wentylatory tudzież odpowiadające powyższym warunkom piece do pławienia metalów i hartowania stali, kuźnie, kompresory, sprężarki, zapadnie, przesuwnice, (oprócz przesuwnic w górnych poziomach warsztatów), windy w budynkach i na peronach, aparaty blokowe i stawidłowe, a na terenach stacyjnych i na linii — takie obiekty, jak obrotnice, wagi pomostowe, semafory, tarcze, dzwony sygnałowe, przewody telegraficzne, telefoniczne, blokowe, sygnałowe ze słupami i izolatorami, kable, zewnętrzna sieć i zewnętrzna instalacja oświetlenia elektrycznego, rurociągi wodne i gazowe, żórawie wodne, krany i hydranty.

Wszelkiego rodzaju zaś obrabiarki w warsztatach, dźwigi (podnośniki i przesuwnice o torze górnym), znajdujące się wewnątrz budynków, a także podnośniki zewnętrzne do ładowania węgla i ciężarów, chociażby podnośniki takie miały osobny fundament, jak również aparaty telegraficzne i telefoniczne, zegary, silniki i motory wszelkiego rodzaju, pompy — należy zaliczać do ruchomości narówni z innym inwentarzem użytkowym, wymienionym w działach mianownictwa XVII—XXII.

Gdy niektóre z wymienionych obiektów stałych, jak kotły, obrotnice, wagi pomostowe — nie mają być rozebrane całkowicie, lecz wyjęte w całości z przeznaczeniem z góry ich użycia gdzieindziej, — wówczas w przypadkach, gdy ponowne wmontowanie takich obiektów nie może nastąpić niezwłocznie, należy je przejściowo zarachowywać ilościowo w rachunku inwentarza użytkowego (ruchomości) właściwej służby do czasu ponownego zużytkowania. Jeżeli nie może to nastąpić przed upływem okresu budżetowego, w którym nastąpiło rozmontowanie obiektu, wówczas wartość tego obiektu należy określić w wykazie zmniejszenia majątku, podając do Ministerstwa spis takich obiektów z wyjaśnieniem, kiedy i do czego zamierzone jest ich użycie. Należy także zawiadamiać Ministerstwo (Dpartament V) o przeniesieniu obiektu stałego na inne miejsce w Dyrekcji.

Wobec zmniejszenia, na skutek powyższych wyjaśnień Ministerstwa, ilości obiektów stałych, które do 1.VI. 1930 r. były zarejestrowane w grupie zasadniczej „urządzenia mechaniczne i elektryczne", nastąpi zmiana ogólnej wartości w grupach: a) urządzeń mechanicznych i elektrycznych i b) — ruchomości, a mianowicie zmniejszy się ogólna wartość pierwszej grupy i odpowiednio zwiększy się wartość grupy „ruchomości". Wobec tego po skreśleniu w wykazach inwentarza użytkowego (działy mianownictwa XVII — XXII) wartości powyższych obiektów, przyjętych, jako stałe, Dyrekcje powinny w następnych okresach sprawozdawczych zaliczać do grupy zasadniczej, „urządzenia mechaniczne i elektryczne" tylko obiekty, które według powyższych wyjaśnień Ministerstwa, powinny być uważane, jako obiekty stałe.

Wydatki na wykonanie fundamentów pod takie obiekty, jak silniki, motory, obrabiarki różnego rodzaju, pompy itp., które się zalicza do grupy „ruchomości", należy rejestrować w grupie zasadniczej „zabudowania".

Zarządzenie powyższe wydaje się wzamian zarządzeń: z dn. 22.I. 1936 r. Nr U. J. VIII/703/40, z dn. 3.IV. 1936 r. Nr U. J. VIII/703/14 i z dn. 17.IV. 1936 r. Nr U. J. VIII/703/29, które jednocześnie odwołuje się.

Nr U. J. VIII-703/64.

197.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 31 marca 1937 r. w sprawie odwołania wydanych zarządzeń i okólników.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, że wymienione niżej okólniki i zarządzenia straciły moc obowiązującą:

A. Okólniki ogłoszone w Dziennikach Urzędowych Ministerstwa Komunikacji.

Rok	Nr	Pozycja	Data	Nr	Sprawa
1919	2	20	12 lutego 1919 r.		Uchwała Komisji odbudowy kolei żelaznych przy Ministerstwie Komunikacji w sprawie ustalania typów szyn dla dróg żelaznych różnych kategorii.
1919	3	37	28 stycznia 1919 r.		Okólnik Min. K. Ż. o podziale kolei żelaznych o torze normalnym.
1921	5	6	18 stycznia 1921 r.	38961/20	Okólnik Ministra K. Ż. w sprawie nadzoru nad torem kolejowym.
1921	5	7	17 stycznia 1921 r.	21171/20	Okólnik Ministra K. Ż. w sprawie zmian konstrukcyjnych w przejazdach.
1922	11	20	27 września 1921 r.	V-2482	Instrukcja tymczasowa o budowie i eksploatacji wojskowych bocznic kolejowych.
1928	5	53	23 lutego 1928 r.	V-1324/17/28	W sprawie przechowywania podkładów.
1928	17	214	11 czerwca 1928 r.	V-6072/17/28	W sprawie wzmacniania styków.
1928	20	250	31 lipca 1928 r.	V-8112/16a/28	W sprawie budek dróżniczych.
1928	21	263	12 sierpnia 1928 r.	V-8910/17/28	W sprawie pokrycia tłuczniem warstwy balastowej.
1928	22	279	6 września 1928 r.	V-9205/16a/28	W sprawie zaniechania budowy budynków drewnianych.
1928	23	297	29 sierpnia 1928 r.	V-9206/16a/28	W sprawie stosowania kolorów ciemnych przy malowaniu boazerii w salach dworcowych.
1929	1	14	15 grudnia 1928 r.	V-8734/17/28	W sprawie podbijania podkładów stykowych tłuczniem.
1929	26	205	2 listopada 1929 r.	V-11009/4/29	Warunki techniczne dostawy żelaza zlewnego żeliwa i stali do budowy mostów i dźwigarów w budowlach kolejowych.

B. Okólniki nie ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji

Rok	Nr	Pozycja	Data	Nr	Sprawa
1922			1 lutego	V-652/22	W sprawie odbojnic na mostach.
1931			10 lipca	V/3/5365/31	W sprawie oszczędności przy utrzymywaniu budynków kolejowych.
1932			8 stycznia	U.B.IV-314/1/32	W sprawie krycia dachów blachą cynkową, zamiast żelazną ocynkowaną.
1932			7 października	U.B.IV-310/1	W sprawie wzbronienia używania materiałów tartych na ogrodzenia stacyjne.

Nr U. M. V-405/22.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój 27, tel. 552.00, wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za nieotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 95906. 28.II.38. 8400.